

ВОЕННЫЕ МЕМОАРЫ



С. С. АЛЕКСАНДРОВ

КРЫЛАТЫЕ ТАНКИ



Annotation

Наши воины горделиво называли самолёт Ил-2 «крылатым танком». Враги, испытывавшие ужас при появлении советских штурмовиков, окрестили их «чёрной смертью». Вот на этих грозных машинах и сражались с немецко-фашистскими захватчиками авиаторы 335-й Витебской орденов Ленина, Красного Знамени и Суворова 2-й степени штурмовой авиационной дивизии. Об их ярких подвигах рассказывает в своих воспоминаниях командир прославленного соединения генерал-лейтенант авиации С. С. Александров. Воскрешая суровые будни минувшей войны, показывая истоки массового героизма лётчиков, воздушных стрелков, инженеров, техников и младших авиаспециалистов, автор всюду на первый план выдвигает патриотизм советских людей, их беззаветную верность Родине, Коммунистической партии. Его книга рассчитана на широкий круг читателей; особый интерес представляет она для молодёжи.
// Лит. запись Ю. П. Грачёва.

- **Сергей Сергеевич Александров**

- Накануне
- Под Тулой и Орлом
- Рождение традиции
- Эшелоны летят под откос
- Прибалтика рядом
- Первая награда
- Штурмовой натиск
- Крылатые танки
- У моря
- Под крылом — Неман
- Весна победная
- В мирные дни

Сергей Сергеевич Александров
Крылатые танки

Накануне

Рано утром 21 июня 1941 года я поехал в Дом Красной Армии. Здесь должен был состояться партийный актив авиационного гарнизона. Все прибыли вовремя, за исключением представителя округа. Но вот появился и он. В десять ноль-ноль актив начался. Первое слово предоставили прибывшему из округа корпусному комиссару. Он говорил о международной обстановке, о необходимости всемерно повышать боевую готовность, о задачах, которые стоят перед авиаторами. Я слушал рассеянно. Голова была занята другими мыслями: чем вызван приказ о срочном рассредоточении самолетов на полевых аэродромах, о тщательной маскировке стоянок и усилении боевого дежурства? Предстоят учения? Не похоже. Да, чего-то докладчик не договаривал.

В президиум собрания поступило много записок. Корпусной комиссар начал отвечать на них сразу же после доклада. Вот он развернул сложенный вчетверо голубой листок, немного подумал и, улыбнувшись, сказал:

— Многие товарищи спрашивают меня, будет ли война. Отвечаю...

Но ответить он не успел. К нему подошел дежурный по ДКА и вручил телеграмму. Корпусной комиссар внимательно прочел ее, шепнул что-то председателю собрания и, повернувшись снова к сидящим в зале, сказал:

— Извините, товарищи, мне приказано немедленно вернуться в штаб округа.

Партийный актив перенесли на 2 часа следующего дня. Все стали расходиться. Командиры эскадрилий Н. Г. Беличенко, А. С. Бузунов, А. И. Кузнецов и я покидали зал последними.

— Хорошо, что в отпуск не уехал, — сказал Беличенко. — В воздухе грозой запахло.

— Точно! — поддержал его капитан А. Бузунов. — Знакомый пограничник недавно рассказывал мне, что немцы сосредоточили на нашей границе крупные силы.

— Пусть только сунутся! — зло отозвался Кузнецов. — И, обернувшись ко мне, спросил: — Верно я говорю, товарищ полковник?

— Правильно! — одобрительно ответил я. — У нас есть чем ответить ударом на удар. Танки и самолеты превосходные. А о людях и говорить не приходится.

В моих словах не было ни капли преувеличения. На весь мир прогремели имена героев Хасана, Халкин-Гола, Ханко. Мы

гордились нашими замечательными летчиками, артиллеристами, танкистами и пехотинцами. Исключительное мужество и высокое мастерство продемонстрировали наши соколы в небе Испании и при штурме линии Маннергейма.

Лично мне довелось участвовать в финской кампании. Я тогда командовал полком дальних бомбардировщиков. Ведущим первого звена у меня был капитан И. В. Голубенков — смелый и хорошо подготовленный летчик. Мне нравилось его упорство в освоении новой авиационной техники и способов ее боевого применения в сложных условиях.

Заговорив о И. В. Голубенкове, невольно вспомнил случай, происшедший с ним в 1938 году.

Наш бомбардировочный полк, базировавшийся под Москвой, готовился к Первомайскому параду. Почти год экипажи отрабатывали групповую слетанность. Все шло нормально. И вдруг за три дня до праздника командир авиабригады полковник М. П. Казьмин объявил мне, что Голубенков отстранен от полетов по состоянию здоровья.

— Но ведь он ни на что не жаловался.

— Мало ли что, лицо у него бледное, нездоровое, — стоял на своем Казьмин.

— Михаил Павлович, — взмолился я, — вы же прекрасно знаете, что такое ведущий. За два-три дня его не подготовишь. Может сорваться вылет всего полка.

— Решение уже принято, — холодно ответил комбриг. — Спорить бесполезно.

Сразу после этого разговора я сел в автомашину и поехал в Москву. Нельзя было допустить, чтобы чье-то ошибочное решение перечеркнуло кропотливый труд всего полкового коллектива, чтобы нас лишили высокой чести пролететь над Красной площадью. С земли за нами будут следить те, чьими руками создана грозная авиационная техника. Каждый из нас жил уверенностью выдержать предстоящий экзамен на боевую зрелость.

Штаб воздушной армии находился на Центральном аэродроме. В приемной адъютант сказал мне:

— Командующий занят.

— У меня срочное дело, — пояснил я.

— Все равно подождите, — ответил он, снимая трубку звонившего телефона. Когда адъютант, увлеченный разговором отвернулся, я тихо скользнул в кабинет командующего.

Виктор Александрович Хользунов сидел за столом, склонившись над картой.

Вскинув на меня глаза, спросил:

— Что случилось? — И торопливо добавил: — Садитесь, рассказывайте.

Я подробно изложил командующему историю с заместителем командира эскадрильи Голубенковым. Внимательно выслушав меня, он удивился:

— Неужели так вот просто взял и отстранил?

— Выходит, так. Даже с врачом не посоветовался. Командующий задумчиво шагнул к открытому окну. Свежий ветерок колыхал шторы, медленно приподнимая листки календаря. Вот словно нехотя показалось красное число. Первое мая! Меня словно подхлестнуло:

— Товарищ командующий, неужели по чьей-то прихоти Голубенков не полетит на парад?

— Полетит, полетит, — успокоил меня Хользунов. — А первое место сумеете занять?

— Мы сделали все для того, чтобы никому его не уступить.

— Ну и молодцы, — улыбнулся Виктор Александрович, подавая на прощанье руку. — А комбригу передайте: ведущих звеньев не менять, полком вылетать на парад в прежнем составе.

В штаб бригады возвращаюсь на предельной скорости. Спешу, чтобы предупредить полковника Казьмина. А то вдруг вызовет Голубенкова и объявит ему свое совершенно необоснованное решение.

В коридоре перед кабинетом комбрига встречаю Голубенкова. Спрашиваю:

— Что вы здесь делаете? Почему не отдыхаете?

— У меня впереди сплошной «отдых».

— Не знаю, о каких курортах вы мечтаете перед воздушным парадом.

— Мне лететь не придется.

Значит, я опоздал. Ему уже объявили. Стараясь показать, что ничего особенного не случилось, я строго заметил ему:

— На службе не до шуток. У комбрига были? Что он сказал?

— Он сказал, что у меня бледное лицо, что я, видимо, нездоров. Ну и... отстранил от полетов, — дрогнувшим голосом заключил Голубенков. Глаза у него повлажнели. Я хорошо знал характер этого летчика. Никакая физическая боль не выдавила бы у него слезу. Но душевные муки бывают намного сильнее.

— Не огорчайтесь, капитан, — успокоил я его. — Вы остаетесь в парадном расчете. Вот вам моя рука.

Через день после разговора в штабе бригады я заглянул на аэродром, чтобы повидать капитана Голубенкова. Нашел его в кругу летчиков. Он рассказывал какую-то забавную историю:

— А вот еще случай. Медведя научили летать.

— Как так? Неужели? — слышались удивленные голоса.

— Очень просто, — с серьезным видом продолжал капитан. — Садится медведь в кабину и по команде запускает мотор. «Выруливай!» — Выруливает машину на старт. «Взлет!» — Взлетает. «Левый разворот!» Ну и так далее.

— Э-э-э, неправда, товарищ капитан! — возражает кто-то. — В воздухе не услышишь команду, поданную с земли.

— Конечно, не услышишь, — соглашается Голубенков. — Потому и обучили попугая подавать команды. Сажали его в кабину, и он выкрикивал: «Взлет!», «Разворот!» и тому подобное. Года два так летали. Слетанная получилась пара. Но однажды...

Капитан сделал небольшую паузу и, когда смех окружающих его летчиков утих, продолжал:

— Однажды полетели они в зону. И посыпались одна за другой команды: «Петля!», «Разворот!», «Петля!» То ли из-за больших перегрузок, то ли по какой-то иной причине попугай вдруг забыл слово «посадка». Твердил одно и то же: «Разворот!», «Петля!» А горячее уже на исходе. Увидел попугай, что стрелка прибора к нулю подходит, хлопнул медведя крылом по плечу и говорит: «Ты, Миша, давай крутись, а я полетел»...

От души посмеявшись, летчики снова приступили к занятиям. Забавный анекдот дал им хороший заряд бодрости. А отдыхать в эти предпраздничные дни людям приходилось очень мало. Помимо-учебы, они помогали техникам и механикам готовить материальную часть, тщательно проверяли исправность каждого агрегата.

Наступило 1 Мая. Утро выдалось ясное, тихое. Над аэродромом висело голубоватое безоблачное небо. Вдали за перелеском виднелась деревушка. Над крышами многих домов уже струился дымок. Некоторые хозяйки встали раньше нашего. Мне почему-то вспомнилось детство, захотелось свежих драчен. Моя мать очень хорошо умела их готовить. Не дожила, родная, до этого торжественного дня, не увидит, как ее сын поведет над Красной площадью боевой авиационный полк.

Мысли эти промелькнули мгновенно. Приняв рапорт полкового инженера Н. М. Павлова о готовности самолетов, я приказал построить летный состав. После того как штурман Малыгин уточнил маршрут и время вылета, я дал последние указания и подал команду «По самолетам!».

И вот мы уже в воздухе. Справа от меня звено Голубенкова. Хорошо вижу самолет ведущего, но разглядеть его лицо мешают солнечные блики на кабине. Приближаемся к Красной площади. Командующий В. А. Хользунов летит впереди полка. Время от времени он дает по радио краткие распоряжения. Слушая Виктора

Александровича, вспоминаю нашу недавнюю встречу, разговор, его вопрос — а сумеете ли занять первое место.

Пролетая над Красной площадью, мы не видели, что там происходило. Членам экипажей категорически запрещалось хоть на мгновение отвлекаться от выполнения своих обязанностей. Неточное движение хотя бы одного из летчиков могло привести к нарушению строя всего полка. А за нашим полетом следили тысячи людей, не только соотечественники, но и зарубежные гости.

За годы первых пятилеток наша страна стала крупнейшей индустриальной державой и сумела создать мощную авиационную промышленность, оснастить свои Военно-Воздушные Силы первоклассными самолетами. Если всего несколько лет назад воздушные парады вообще по проводились, то сегодня среди крылатых участников праздника одних бомбардировщиков насчитывалось 38 полков! И, к нашей чести, мы летели первыми в этой армаде.

Считанные минуты мы находились в небе Москвы, а пролет над Красной площадью показался мгновением. Но сколько труда затратили авиаторы самых различных специальностей, чтобы порадовать родной народ своим искусством пилотажа, чтобы всему миру показать исполинские крылья Советской державы.

Красная площадь, Кремль, а затем и окраина столицы остались позади. Плотный треугольник, образованный сорока пятью самолетами нашего полка, стал расчленяться на эскадрильи. Ведущая девятка взяла курс на аэродром. В эфире вдруг прозвучали мои позывные, и я услышал знакомый голос В. А. Хользунова:

— Вы прошли над Красной площадью лучше всех. Вас поздравляет с успехом командующий парадом Маршал Советского Союза товарищ Буденный.

Радиостанции имели в своих кабинах все командиры эскадрилий. Слышали ли они волнующие слова только что переданного поздравления? Слышали! Вот сначала Н. Я. Алексеев, затем С. С. Суров, Ф. И. Меньшиков, В. Дрянин — все комэски приветливо покачали крыльями. Я ответил им тем же. Они заслуживали самой высокой похвалы. Ведь на их плечах лежала основная тяжесть подготовки к параду.

Главная часть задания была выполнена, но озабоченность не оставляла меня. Теперь нужно было обеспечить образцовую посадку сорока пяти бомбардировщиков. Это — не простое дело. Как и заранее планировалось, приземляюсь первым. На стоянке, возле легковой автомашины, вижу инженера полка Н. М. Павлова. Его загорелое лицо сияет. Значит, и он уже знает о нашем успехе.

— Второй раз в жизни испытываю такую радость, — с улыбкой говорит Павлов.

— А когда же первый?

— Помните, я рассказывал вам о службе на Севере? Вспомнил. Бомбардировочный экипаж, в который входил Павлов, выполнял тогда полет в полярных широтах. В воздухе отказали моторы. Пришлось, несмотря на пургу, садиться. По дороге на базу случилось так, что Павлов потерял товарищей и заблудился. Несколько суток он бродил по тундре, пока не наткнулся на юрту охотников. Его с обмороженными руками и ногами отправили в госпиталь. Тогда Павлов мысленно простился с авиацией. Но врачи все-таки сумели вернуть его в строй. Когда он снова оказался на аэродроме, то даже заплакал от радости. С тех пор Павлов и служит в нашем полку.

С инженером мы поехали на командный пункт. Там нас встретил начальник штаба полка майор А. Паручаев. Недавно он за отличное выполнение особого задания был награжден наркомом именными часами.

На командном пункте мы застали командира бригады, представителей штаба парада, политического отдела, парткомиссии, даже прокуратуры.

— Товарищ комбриг...

Но Казьмин не стал выслушивать мой доклад. Протянул вперед руки и крепко обнял меня. Потом сказал;

— Руководите посадкой. А то, не ровен час, ошибется кто-нибудь из летчиков.

Все, однако, обошлось благополучно. Когда последний бомбардировщик был зарулен на стоянку, я доложил Казьмину:

— Товарищ командир бригады, правительственное задание выполнено!

Вечером все участники парада были приглашены в Большой Кремлевский Дворец. Вместе с однополчанами поехал туда и капитан Голубенков. Бледность лица, из-за которой комбриг хотел отстранить его от полетов, оказалась ни при чем. Он и сам показал образец пилотирования самолета-бомбардировщика и как ведущий обеспечил успешные действия всех остальных экипажей группы.

В Кремле нас принимали руководители партии и правительства. Когда провозгласили тост за Красный воздушный флот, к нам подошел командующий армией В. А. Хользунов.

— За вас, товарищи! — сказал он негромко, но торжественно. — За вате здоровье, за успехи в боевой и политической подготовке.

Перед войной, в том же 1938 году, когда наш полк участвовал

в Первомайском параде, мне довелось познакомиться с авиаконструктором С. В. Ильюшиным. Произошло это на Центральном аэродроме. Узнав, что я летаю на ДБ-3, Сергей Владимирович пригласил меня в укромный уголок и долго расспрашивал об этой машине: как она ведет себя в воздухе, удовлетворяют ли ее боевые качества.

В то время лучшего дальнего бомбардировщика не было не только у нас, но и в ВВС других государств. И потому я, не опасаясь покривить душой, уверенно сказал:

— Хороший самолет. Только бы скорости ему немного прибавить.

— Скорости? — с улыбкой переспросил Ильюшин и, помолчав немного, твердо заявил: — Будет скорость.

Потом Сергей Владимирович в общих чертах рассказал мне о своем новом самолете, который в ближайшее время должен поступить на вооружение.

— Пойдемте в опытный цех. Кое-что покажу.

На заводе я увидел макет необычного самолета. Внешне он походил на истребитель увеличенных размеров. Осматривая его, я, разумеется, и не предполагал, что с этой машиной у меня будет связана вся дальнейшая служба в авиации. Передо мной стоял макет того самого «ила», который в Великую Отечественную войну станет всемирно знаменитым.

Поначалу самолету Ил-2 не очень везло. Его опытный образец прошел государственные испытания в январе 1940 года. Но военное ведомство, вопреки положительному заключению комиссии, не разрешило запускать эту машину в серийное производство. Она-де, мол, недостаточно защищена броней. В спорах прошел почти год. Тогда С. В. Ильюшин обратился в Центральный Комитет партии. В ноябре 1940 года его пригласили на беседу и внимательно выслушали. После тщательной проверки результатов испытаний было принято решение немедленно приступить к серийному производству нового штурмовика. В марте 1941 года два серийных Ил-2 уже сошли с конвейера.

С самого начала С. В. Ильюшин решительно настаивал на том, чтобы штурмовик выпускали таким, каким он его задумал и воплотил, то есть с двумя кабинами летчика и воздушного стрелка. Однако по требованию руководителей ВВС самолет сделали одноместным.

Когда разразилась война, дорого обошлось нашим летчикам-штурмовикам это упрямство военного ведомства. После ликвидации кабины стрелка самолет оказался совершенно незащищенным с задней полусферы. Эта ошибка потом была исправлена. Ил-2 стали выпускать в двухместном варианте.

Итак, серийный выпуск штурмовиков начался за несколько месяцев до начала войны. Авиационные заводы, в том числе и Воронежский, получили строгое указание в кратчайший срок наладить производство этих машин.

Примерно в конце мая 1941 года на наш аэродром прибыла первая партия штурмовиков. Их зачехлили и никому не разрешали к ним подходить. Тем временем все имевшиеся у нас бомбардировщики ДБ-3 мы передали другим авиационным частям. Вот почему война застала наш полк без самолетного парка. Старые машины отправили, а новые не получили. О сложившейся обстановке я доложил в штаб округа и командиру запасной авиабригады полковнику Н. Ф. Папивинову. Но в ответ не получил ни вразумительных объяснений, ни конкретных распоряжений.

И тогда мы на свой риск и страх начали переучивание летного состава на новых штурмовиках. Предварительно, разумеется, связались с летчиками-испытателями завода, с которого поступили машины. Они рассказали об особенностях пилотирования Ил-2. Инженеры эскадрилий Туренко и Шарыкин организовали изучение материальной части самолета и вооружения. Партийно-политический аппарат во главе с полковым комиссаром Г. М. Сербиным и парторгом полка Румянцевым мобилизовали личный состав на освоение новой техники. Для почина была создана особая группа из самых лучших летчиков. В нее вошли: Н. Беличенко, А. Кузнецов, А. Бузунов, П. Володин, А. Я. Карченков, И. Л. Карпов, С. С. Иванов, А. Н. Панаргин и другие.

Первые шаги по неизведанному пути делает обычно командир. Не отступил и я от этой традиции. После тщательного изучения штурмовика на земле поднялся на нем в воздух. Жара в тот день стояла невыносимая, по я, увлеченный полетом, кажется, даже не замечал ее. Проверив самолет на всех режимах, пошел на посадку. Произвел ее по всем правилам.

Сразу после приземления собрал летчиков и побеседовал с ними. Хотя и незначительной была только что полученная «практика», но и она позволила заметить кое-какие особенности в пилотировании «ила». За мной вылетели Беличенко, Бузунов и Володин. Они хорошо справились с заданием. После полета капитан Беличенко восторженно сказал:

— Ракета, а не самолет!

По сравнению с ДБ-3 Ил-2 действительно казался ракетой. По своим летно-тактическим данным он превосходил и многие другие самолеты. Но об этом пойдет речь позже, а сейчас я продолжу рассказ о переучивании, которое мы начали, еще раз

подчеркиваю, по собственной инициативе.

За короткое время почти все наши летчики овладели техникой пилотирования штурмовика. Летали одиночно и строем, ходили в зону и на полигоны, отрабатывали стрельбы, бомбометания и штурмовки. Словом, штурмовой авиационный полк фактически уже существовал. А вскоре он получил, как говорится, и юридическое признание. Назвали его, правда, 5-м запасным.

Задачу перед нами поставили весьма ответственную. Мы должны были обучать полетам на «иле» всех прибывающих к нам летчиков. Нам, совсем недавно освоившим новую технику, доверили инструкторскую работу. Но никто из нас ее не страшился. Каждый сознавал, что именно трудности способствуют воспитанию настоящего бойцовского характера.

Огорчало только одно: все рвались на фронт, а нас пока оставляли в тылу. У большинства летчиков такая участь вызывала разочарование и даже недовольство. Поэтому и командирам, и политработникам приходилось каждодневно вести кропотливую воспитательную работу.

Многие товарищи были убеждены, что если нашу штурмовую часть направить на самый трудный участок фронта, то положение там сразу улучшится. И для таких суждений были серьезные основания. Штурмовик Ил-2 представлял собой действительно грозное оружие. По своей огневой мощи он один мог заменить целую роту. От летчиков сыпались рапорты с просьбой отправить их на фронт.

— Что будем дальше делать? — спросил я однажды у комиссара полка. — По понимают люди, что сейчас они нужнее в тылу, чем на фронте.

— Снова надо собирать коммунистов, — с заметной грустинкой в голосе ответил Григорий Миронович Сербин.

Партийное собрание состоялось через несколько дней. С докладом на нем выступил комиссар полка. Говорил он просто, душевно, как мудрый отец с малоопытными детьми. Рассказал о наших неудачах на фронте, которые явились результатом внезапного и вероломного нападения на нас фашистской Германии, о героизме наших воинов, о самоотверженности рабочих и колхозников, ничего не жалеющих для победы над врагом.

— Каждый на своем месте делает все, чтобы остановить, а затем и разгромить гитлеровские полчища. Вот и мы должны хорошенько уяснить себе, какой рубеж борьбы для нас является теперь самым главным. Авиационные части сейчас оснащаются новыми штурмовиками. Машины эти грозные, вы это сами

прекрасно поняли. Но выводы сделали не совсем правильные. Один полк не изменит положение на всех фронтах. Надо, чтобы таких частей были десятки, если не сотни. Кому же, как не нам, пионерам освоения «илов», проявить максимум заботы о подготовке кадров для штурмовой авиации. Конвейеров, с которых сходят новейшие штурмовики, с каждым днем становится все больше, а мы здесь ратуем за то, чтобы обескровить или совсем закрыть первую кузницу тех воздушных бойцов, которые должны повести в бой эти грозные машины. Нет, товарищи, неверная, больше скажу — вредная эта линия. Истинные патриоты так не поступают. Не пойдем по такому пути и мы. Для нас главный рубеж борьбы с врагом пока здесь.

Сербии говорил, а я, сидя за столом, разбирал кипы поступивших в штаб рапортов. Вдруг получаю записку от капитана Бузунова: «Прошу предоставить слово». Я насторожился. Бузунов первым просился на фронт и теперь первым хочет выступить? Что бы это значило? Не хочет ли он вступить в полемику с комиссаром?

— До вчерашнего дня, — начал Бузунов, — я считал, что все неудачи на фронте происходят потому, что там нет меня.

По залу прокатился смешок.

— С одной стороны, это правильно, — продолжал капитан. — Без меня, без Володиной, без Кочеткова, без всех нас трудно изменить ход войны в нашу пользу.

«Все, — решил я. — Будет агитировать за отправку на фронт. Придется выступить и мне, чтобы окончательно рассеять заблуждения некоторых ребят».

— Теперь спросим себя: где мы сейчас нужней? — повторил Бузунов вопрос, поставленный Сербиным. И сам же ответил: — После выступления комиссара понял: здесь. Может быть, мы трусы? Чепуха! Мы уже воевали против японских милитаристов на стороне Китая. Имеем правительственные награды. И сейчас не прячемся за чужие спины. Мы и сами учимся как можно лучше уничтожать фашистов и обучаем этому святому делу других. — Он сделал небольшую паузу и, обернувшись ко мне, сказал: — Прошу, товарищ командир полка, вернуть мне мой рапорт.

За ним на трибуну поднялся Володин. Речь его была самой короткой:

— Остаюсь там, где нужен партии.

Стопка бумаг, лежавшая передо мной, таяла на глазах. Летчики и техники забирали свои рапорты обратно. Значит, поняли, почувствовали всем сердцем, где они сейчас нужнее. Какой политически зрелый народ! Таких не свернуть с пути, по которому ведет партия. Верные сыны Отчизны, они готовы

служить ей всегда и везде. Эти люди умеют подчинять свои личные интересы общественным. Их сознание выше вспышки желания, на первый взгляд кажущегося оправданным и даже закономерным.

Возьмем, к примеру, Володина. Он стремился стать летчиком-истребителем, наяву и во сне видел фигуры высшего пилотажа. Мечтал, поднявшись в небо, завернуть такое, от чего у стороннего наблюдателя сердце на минуту остановится. Скажет: «Вот это летчик! Вот это герой!»

Мечта Володина сбылась, да не совсем. Голубая дорожка привела его к штурмовику, а не к истребителю. Прощайте, петли и иммельманы, бочки и штопоры! Но юный патриот не пал духом. Он с благодарностью принял и те крылья, которые преподнесла ему Родина. Принял и не опустил.

Как-то, проводя политинформацию, я невзначай заметил, что Володин то и дело заглядывает в газету. Хотел было сделать ему замечание, да воздержался. Решил позже спросить, что его так заинтересовало. И что же я выяснил? Оказывается, в газете была напечатана корреспонденция о подвиге летчика-истребителя. На стареньком самолете И-16 он смело вступил в бой с тремя немецкими бомбардировщиками. На глазах у колхозников отважный боец сбил все три гитлеровских самолета. Его машина тоже получила сильные повреждения. Но и тут он не растерялся — сумел посадить самолет на фюзеляж. Прибежавшие к месту посадки люди помогли летчику выбраться из кабины и подхватили его на руки.

— Настоящий герой! — восхищенно повторял Володин.

— Тоже стремитесь в истребительную авиацию?

— Нет, товарищ командир. Раньше очень хотел, а теперь уже нет.

Его ответ меня удивил.

— Почему же? Мне известно, что когда-то вы мечтали об этом.

— Верно. Но мечтал я прежде всего о том, чтобы стать отличным военным летчиком. Уметь крутить бочки и выводить машину из штопора — это и для истребителя лишь половина или даже четверть дела. Главное же — уметь метко стрелять и точно бомбить. А самолет-штурмовик открывает для этого самый широкий простор.

— Верно, капитан, — поддержал его рядом стоявший Сербии. — Герой — это тот, кто умеет по-настоящему бить врага.

Мы тогда все свои дела и поступки измеряли одной мерой: «Нужно для фронта, нужно для победы». Экипажи стремились каждую минуту разумно использовать для полного и

всестороннего освоения новой техники.

Техники и механики приезжали на аэродром вместе с первым проблеском утренней зари. Снимали с самолетов влажные от росы чехлы и начинали опробовать моторы. Почти следом приезжали и летчики. Начинался очередной день боевой учебы, еще более напряженный, чем прежние.

Инструкторы редко уходили с аэродрома. Им даже питание привозили сюда. Днем они без передышки летали — учили молодежь, вечером ей же преподавали теоретические знания. За первые три месяца войны мы подготовили полноценные летные кадры для нескольких полков.

Интенсивная летная учеба шла на всех трех аэродромах. Задачи выполнялись самые разнообразные, со строгим учетом уровня подготовки прибывших молодых летчиков. Главное внимание уделялось отработке наиболее эффективных методов боевого применения штурмовика.

О наших успехах стало известно в Москве. Было принято решение создать больше таких полков, сделать их центрами переучивания летного состава с других типов самолетов на «илы». Появилась даже запасная авиационная штурмовая бригада, командиром которой назначили полковника Папиви́на, ставшего потом генералом.

В наш полк зачастили гости. Приобретенный нами опыт обобщался и распространялся в других частях. Многие положения из написанных у нас и проверенных практикой методических указаний вошли в Наставление по производству полетов на Ил-2. Мы охотно помогали соседям, делились с ними всем, чем богаты были сами.

К нам, однако, приезжали не только за опытом, не только ученики, но и учителя. В перерывах между полетами мы слушали доклады и лекции крупных авиационных специалистов — тонких знатоков планера Ил-2, его мотора и вооружения. Их уроки приносили нам громадную пользу.

Полеты продолжались, их интенсивность с каждым днем возрастала. Главное внимание на этом этапе обучения уделялось стрельбе по наземным целям. Ежедневно расходовались десятки тысяч снарядов и патронов. Служба вооружения, возглавляемая Шарыкиным, при всей ее хорошей организации едва успевала снаряжать пушечные и пулеметные ленты. Авиаспециалисты работали с полным напряжением сил, частенько без сна и отдыха.

Я попросил женорга полка Ильину поговорить с нашими женщинами, не смогут ли они помочь вооруженцам. Ведь многие из них неплохо владели военными специальностями. Она охотно согласилась. На следующий день Соколова, Шарыкина, Туренко,

Сербина, Володина, Бузунова, Фисенко, Румянцева и другие жены командиров пришли на аэродром. Помощь их была многообразной и довольно значительной.

К слову замечу, что женщины нашего гарнизона вообще отличались организованностью и активностью. Они регулярно занимались в различных кружках, где изучали военное дело, на медицинских курсах. Мужья — на полеты, а жены — в учебные классы. Раз в неделю женщины помогали летчикам и техникам убирать казармы. Все жилые помещения у нас поддерживались в образцовом состоянии.

Некоторые жены командиров, как, например, Фатима Мартинайтис, ходили дежурить в ближайший военный госпиталь. Там они помогали медперсоналу ухаживать за ранеными. А Фатима, кроме того, была и переводчицей. Она знала не только русский и свой родной, татарский, но также литовский, казахский, таджикский и киргизский языки. А среди раненых было немало бойцов нерусской национальности.

Фатима Мартинайтис организовала также сбор среди местного населения постельного белья, которого не хватало в госпитале. Ей помогала целая группа женщин: Иванова, Ильина, Карпова, Кидалинская и другие.

К нам на переучивание прибывали не только рядовые летчики, но и командиры звеньев и эскадрилий. Среди них были даже командиры полков — С. Г. Гетьмат, Л. Д. Рейно, М. И. Горладченко, В. П. Филиппов. Они первыми вылетели на штурмовике, а затем помогли и подчиненным в совершенстве освоить новую технику. Надо сказать, что и весь летный состав руководимых ими частей показывал пример в учебе и дисциплине. Воздействие личного примера здесь проявилось особенно наглядно.

Но не все командиры были такими, как они. Например, прибывший на переучивание майор З. частенько отлучался без надобности в город. Однажды полковой комиссар Сербии строго спросил у него:

— Вы зачем сюда приехали, товарищ майор?

— Странный вопрос, — ответил тот. — Малость подучусь и — на фронт.

— Малостью врага не одолеешь.

— Настоящий боевой опыт приобретается не здесь, а там, — упорствовал майор, показывая рукой в ту сторону, откуда доносился отдаленный грохот канонады. — А тут играют в войну.

— Спросите у своих командиров эскадрилий и рядовых летчиков, легко ли им здесь, — наступал Сербии. — Они днюют и ночуют на аэродроме.

— Раз молодые — пусть учатся. У меня же часов налета больше, чем у любой эскадрильи в целом.

Через неделю после этого разговора полк, которым командовал З., собрался лететь на фронт. Летчики один за другим поднимали самолеты в воздух. Командир взлетел последним. При попытке крутым разворотом пристроиться к колонне он не справился с управлением, растерялся и на вынужденной посадке поломал штурмовик. Полк улетел без майора З.

После этого случая среди новичков распространился слух, будто Ил-2 машина несовершенная, не рассчитанная на сложный маневр. Требовалось как-то рассеять туман, заставший им глаза. Но как? Если бы у нас были учебные самолеты УИл-2, задача решалась бы просто. Инструктор посадил бы новичка во вторую кабину, вывез его в зону и наглядно показал, на что способен штурмовик. Но раз полк не располагал такой возможностью, нужно было искать другой выход. И мы его нашли: решили произвести несколько показательных полетов в районе аэродрома и над полигоном. Сначала взлетел я вместе с летчиками А. Панаргиным, А. Карченковым и С. Ивановым. На глазах у переучивающихся мы выполнили несколько сложных пилотажных фигур, затем бомбили и стреляли с малых высот по наземным целям.

Впервые в истории штурмовой авиации взлетали и садились звеном. Потом такую же программу выполнило звено, возглавляемое командиром эскадрильи А. Бузуновым. Наши полеты произвели на всех потрясающее впечатление.

В июле 1941 года стали поступать штурмовики с бортовыми радиостанциями. Мы получили их из расчета один на звено. Поскольку УИл-2 у нас не было, решили создать из этих самолетов специальную группу для обучения переменного состава. Радио намного улучшило учебный процесс. Особенно оно выручало при отработке техники посадки и при выполнении упражнений на боевое применение. Крайне редкими стали случаи поломок, повысилась эффективность бомбометания и стрельбы. В конечном итоге мы стали быстрее и лучше готовить летные кадры для укомплектования маршевых полков. Наш опыт брали на вооружение другие запасные полки ВВС.

...Жаркое лето кончилось. Нивы оцетинились рыжей стерней, шуршали на ветру сухими листьями подсолнухи, смолк птичий гомон в лесу. Земля пустела.

Над Воронежем все чаще стали появляться вражеские самолеты. Душераздирающий вой сирен то и дело заставлял жителей укрываться в бомбоубежищах. Началась эвакуация.

Уезжали на Восток и жены авиаторов.

Личный состав нашего полка переселился на аэродром. Авиационная техника постоянно находилась в полной боевой готовности. Штурмовики стояли с подвешенными бомбами и реактивными снарядами, с заряженными пулеметами и пушками. Теперь для тренировочных полетов переменного состава выделялась лишь часть самолетов. Усиленно велась воздушная разведка.

Лучшим разведчиком считался у нас командир звена капитан Иван Лукич Карпов. В начале октября 1941 года ему приказали вылететь для уточнения конфигурации линии фронта на подступах к Орлу. Наше командование хотело иметь точные данные о местонахождении войск противника.

Вернулся Карпов намного позже установленного времени. Когда он зарулил самолет на стоянку, мы ужаснулись. Рули поворота и высоты, плоскости и элероны были изрешечены пулями и осколками зенитных снарядов. С трудом верилось, что на такой машине летчик дотянул от Орла до Воронежа. Удивляло и то, что сам он не получил ни одной царапины. Броня кабины надежно защитила его.

— Вот это машина! Настоящий танк! — восхищались молодые летчики, собравшиеся у самолета. — На такой можно воевать. Места живого не осталось, а все-таки прилетела.

Карпова буквально засыпали вопросами. Интересовались всеми деталями полета. Шутка ли: человек принял боевое крещение.

— Тот район я хорошо знаю, — рассказывал Карпов. — Несколько лет прослужил в Орле.

Сначала полет протекал спокойно. Казалось, что нет никакой войны.

При подходе к заданному району капитан Карпов усилил наблюдение за воздухом и стал тщательно обследовать местность. По самым незначительным признакам он старался обнаружить войска противника. Заметив на дороге глубокую автомобильную колею, он снизился метров до двадцати и прошел вдоль нее до самого леса. Под крылом мелькали макушки оголенных осин и берез, но ни людей, ни техники нигде не было видно. На земле и в воздухе по-прежнему царил покой. Тогда капитан Карпов решил атаковать наиболее подозрительные объекты. Первый такой заход он произвел на свежевырытую траншею и дал короткую пулеметную очередь. И тотчас же внизу засверкали вспышки выстрелов. Присмотревшись, откуда ведется огонь, разведчик определил, что это лишь часть хорошо подготовленной позиции, которую гитлеровцы не успели

замаскировать.

Имитацией атак, лишь иногда сопровождаемых короткими пулеметными очередями, капитану Карпову удалось нащупать расположение главных сил противника. По нему открыла ураганный огонь вражеская зенитная артиллерия. На крыльях и фюзеляже, как оспины, появлялись все новые пробоины, однако разведчик, маневрируя между шапками разрывов, продолжал уточнять и наносить на карту границы района сосредоточения гитлеровских войск, нацеленных на Орел. Лишь до конца выполнив поставленную задачу, он развернул самолет на обратный курс. Исклеванный пулями и осколками снарядов, штурмовик заметно отяжелел, стал менее послушным, но все-таки продолжал тянуть.

Как бы там ни было, разведывательный полет завершился успешно. Вышестоящее командование получило точные и самые свежие сведения о противнике. На высоте оказались и летчик, и его прекрасная, удивительно живучая машина.

...Глубокой осенью 1941 года Воронежский авиационный завод эвакуировали в глубь страны. Туда же, сдав маршевым боевым частям всю свою технику, перебазировалось и управление нашего запасного полка. А меня направили на учебу в Военно-воздушную академию. Здесь я значительно расширил и углубил свои теоретические знания и овладел несколькими новыми типами самолетов-истребителей. И все-таки своей любви и привязанности к «илу» не изменил. После окончания академии и годичного командования академическим полком меня по моей настоятельной просьбе снова направили в штурмовую авиацию.

Под Тулой и Орлом

Свой боевой путь я начал в 3-м штурмовом авиационном корпусе, которым командовал генерал-майор авиации М. И. Горладченко. Мы были уже знакомы с ним по Воронежу, где он переучивался полетам на штурмовике.

Приказом Главкома ВВС меня назначили заместителем командира 308-й дивизии. Ее руководящий летный состав в большинстве своем уже имел боевой опыт. Это командир полка подполковник Г. М. Корзинников, командиры эскадрилий И. М. Кухарев, И. И. Федоров, Н. В. Максимов, В. И. Стрельченко и другие.

Особенно мне понравился Н. В. Максимов — молодой, среднего роста старший лейтенант с голубыми глазами на приветливом, открытом лице. Непослушная прядь русых волос у него все время свисала на лоб, выбиваясь даже из-под шлемофона. Она в какой-то степени подчеркивала его волю, энергию, подвижность характера.

Максимов отличился в первых же боях, которые дивизия начала вести над Орлом летом 1943 года. Его эскадрилья вылетела на рассвете и взяла курс на Брянск. Неподалеку от этого города, возле поселка Хотынец, наши воздушные разведчики обнаружили большую автоколонну противника. Девятка штурмовиков шла к цели почти на бреющем, истребители сопровождения держались выше и несколько впереди.

На всем пути следования эскадрилья лишь один раз была обстреляна вражеской артиллерией, но этот огневой заслон все самолеты проскочили благополучно. Незначительное повреждение получила лишь машина ведущего — осколок снаряда угодил в правое крыло и оторвал кусочек обшивки. Однако в районе Хотынца у гитлеровцев оказалась такая мощная противовоздушная оборона, о какой мы даже не предполагали. Думалось, раз они поспешно отступают, то вряд ли сумеют так быстро закрепиться на новом рубеже, а тем более организовать надежное зенитное прикрытие своих войск. Недооценка возможностей врага обошлась нам недешево. Когда штурмовики пошли в атаку, по ним открыли огонь десятки пушек и крупнокалиберных пулеметов. Правда, «илы» не свернули с боевого курса и успели сбросить бомбы на автоколонну. На дороге возникло несколько очагов пожара.

Но первая атака и нам принесла урон. Один самолет получил настолько серьезные повреждения, что вынужден был покинуть строй и взять курс на свой аэродром. Максимов решил повторить

атаку. Четверке «илов» он приказал подавить огонь зениток, а остальными силами нанес удар по автоколонне. Тяжелым был этот бой. Эскадрилья потеряла два самолета. На посадке у штурмовика Максимова обрезало мотор, и он с высоты выравнивания упал на левое крыло. Планировавший следом истребитель едва не врезался в него. Его пилотировал М. И. Горовец, ставший потом прославленным воздушным бойцом. Ни тот, ни другой, к счастью, не пострадали.

Обстановка на фронте оставалась сложной. Днем и ночью шли напряженные бои. Враг оказывал нашим наступающим войскам упорное сопротивление. Активность его авиации резко возросла. Нередко штурмовикам приходилось действовать как истребителям, вести настоящие воздушные бои.

Так было и в этот день. Находясь на пункте наведения, я заметил, что к переднему краю приближается большая группа бомбардировщиков Ю-87. А тут как раз в воздухе оказалась эскадрилья старшего лейтенанта Максимова. Я приказал штурмовикам немедленно атаковать «юнкерсов», не допустить, чтобы они сбросили бомбы на наши войска. Дружным огнем «илы» сразу же сбили двух бомбардировщиков.

Строй «юнкерсов» нарушился. Поспешно освобождаясь от бомбового груза, они стали разворачиваться на обратный курс. К нашему переднему краю не удалось прорваться ни одному вражескому самолету.

Находившийся вместе со мной заместитель командира 3-й гвардейской истребительной авиадивизии полковник А. М. Андреев услышал по радио знакомые позывные,

— Федотов ведет свою молодежь, — сказал он с довольной улыбкой.

Гвардии майор А. А. Федотов был штурманом 63-го гвардейского истребительного полка. Он вел восьмерку «лавочкиных». «Ястребки» появились вовремя. Новая, еще большая, чем первая, группа немецких бомбардировщиков подходила к лощине, где располагался штаб танкового соединения генерала П. С. Рыбалко. Едва Андреев взял в руку микрофон, чтобы предупредить Федотова о появлении противника, как в эфире послышалась четкая команда штурмана:

— Внимание! Противник справа. Атакую!

Федотов увеличил скорость и сверху слева устремился на вражеского ведущего. Огненная струя метнулась к кабине бомбардировщика, и тот загорелся. Увлеченные примером командира, смело действовали и молодые летчики. В небе засверкали трассы. Рухнул на землю еще один «Хейнкель-111». Но и наш истребитель загорелся. Летчик успел выброситься с

парашютом.

Группа Федотова возвращалась на аэродром пусть с небольшой, по все-таки победой. А. М. Андреев не удержался и открытым текстом поздравил ведущего и его питомцев.

На следующий день мне довелось побывать на аэродроме 63-го гвардейского истребительного авиационного полка. Случилось так, что я попал туда в торжественный момент. Командир 3-й гвардейской истребительной авиадивизии генерал В. П. Ухов вручал авиаторам ордена и медали. Среди награжденных был и гвардии майор Федотов.

О дальнейшей судьбе этого отважного истребителя я узнал уже после войны из разговора с бывшим начальником оперативного отдела корпуса генералом В. А. Годуновым. Виктор Александрович рассказал мне, что А. А. Федотов совершил более двухсот вылетов, сбил 10 самолетов лично и несколько в группе. Он погиб уже командиром полка, будучи Героем Советского Союза. Великую Отечественную войну он, оказывается, начал уже опытным воздушным бойцом. За героизм, проявленный в советско-финскую войну, был награжден орденом Красного Знамени.

Приказом Министра обороны СССР от июня 1968 года Герой Советского Союза гвардии майор Федотов Андрей Андреевич зачислен навечно в списки 1-й авиационной эскадрильи своей части.

Гитлеровцы отходили через Хотынец на Брянск. В этих боях наше соединение осуществляло прикрытие своих наземных войск с воздуха, уничтожало живую силу и технику врага. Решить поставленную задачу было нелегко. Противник значительно превосходил нас в истребительной авиации. Причем действовала она с полевых аэродромов, оборудованных под Орлом. Вражеские истребители, летая по сокращенным маршрутам, имели возможность совершать за день значительно больше вылетов, чем мы. Подготовка у них была хорошая. Они старались использовать самые эффективные тактические приемы.

Чаще всего гитлеровцы нападали двумя группами: одна сковывала боем наших истребителей прикрытия, другая атаковала «илов». Правда, хорошо вооруженного и достаточно маневренного штурмовика сбить не так уж просто. Тем не менее он не может вести на равных единоборство с «мессером» или «фоккером». Поэтому наше соединение несло ощутимые потери.

Командование сочло целесообразным во что бы то ни стало вывести из строя прифронтовые аэродромы противника, заставить его оттянуть свою истребительную авиацию в тыл, а затем уже переключить основное внимание на уничтожение живой силы и

техники отступающего врага.

Командир дивизии полковник Г. П. Турыкин послал меня согласовать наши предложения с генералом М. И. Горладченко. Командир корпуса после моего доклада скептически заметил:

— Штурмовикам поставлена иная задача. Ее мы и выполняем.

— Наши удары станут более эффективными, если уменьшится противодействие истребителей противника, — заметил я.

— Что ж, в этом есть резон, — согласился М. И. Горладченко. — Попробуем усилить прикрытие штурмовиков в воздухе.

Я не стал спорить с командиром корпуса. Вернувшись к себе в дивизию, доложил о разговоре с генералом полковнику Г. П. Турыкину.

— Приказ есть приказ, — устало и с явным недовольством сказал командир дивизии. — Будем действовать по артиллерии и живой силе противника.

— Нелепость какая-то! — не сдержался начальник штаба П. Г. Ермаков. Разве можно посылать экипажи на задание, заранее зная, что на протяжении всего маршрута их будут атаковать.

— Конечно, нелепость, — поддержал я Ермакова. — Пусть мы хотя бы дня на два вывели из строя их аэродромы и то получили бы большой выигрыш.

— Что же вы предлагаете, самовольно отказаться от выполнения основной задачи? — заколебался Г. П. Турыкин.

Зачем отказываться? Начальник штаба и я посоветовали комдиву выделить для нанесения ударов по аэродромам лишь несколько групп штурмовиков, остальным же действовать по наземным войскам противника.

Г. П. Турыкин решил еще раз связаться по телефону со штабом корпуса. Очень долго разговаривал с Горладченко, но так ничего и не добился. Мы продолжали штурмовать дороги, по которым отступали гитлеровцы.

Сейчас трудно судить, кто из нас был тогда прав — Горладченко или мы. Но факт остался фактом: мы понесли от вражеской истребительной авиации значительные потери.

Наше наступление под Орлом развивалось. Бросая оружие и технику, вражеские войска отходили на запад. Взаимодействуя с другими видами авиации и наземными войсками, наши штурмовики успешно громили отступающего противника. Они совершали по несколько боевых вылетов в день. Немецкие истребители теперь нас меньше беспокоили. Они покинули аэродромы, на которых прежде базировались.

Линия фронта отодвинулась к населенным пунктам Заря и

Александровка. Разведка доложила, что восточное этих сел замечено большое скопление пехоты противника. Для ее уничтожения выделена была значительная группа штурмовиков. Чтобы навести ее на цель, я с радиостанцией расположился на небольшой высоте. В четырех километрах отсюда, в ложине, и располагались гитлеровцы. И вот, когда наши штурмовики появились надо мною, вдруг выясняю, что части корпуса продвинулись еще километров на восемь вперед, что в той самой ложине уже не немцы, а наши войска. Что делать? Будет тягчайшим преступлением, если «илы» ударят по своим.

Смотрю на карту, лихорадочно ищу объекты, на которые необходимо их перенацелить, и немедленно связываюсь с ведущим группы штурмовиков. Ведь в моем распоряжении считанные минуты.

Кратко сообщаю об изменении линии фронта, указываю новые цели. Но ведущий почему-то молчит. А «илы» уже становятся в круг для атаки. Тогда я решаюсь на последнюю крайность: называю свою фамилию и повторяю приказание. Расчет один: меня многие знают по Воронежу. Только после этого штурмовики перестроились и пошли новым курсом дальше на запад.

Таким же образом я перенацелил и другую группу. Несчастья, которое могло произойти из-за чьей-то нераспорядительности, не случилось.

В ходе тяжелых боев летом 1943 года наши авиационные части понесли большие потери. Требовалось пополнение. И вскоре в дивизию стали прибывать молодые летчики, техники и авиационные специалисты.

Среди новичков оказались два ленинградца. Пригласил их на беседу. Ко мне явились совсем юные младшие лейтенанты. Один — высокого роста, смуглый; другой — чуть пониже, русоволосый. Оба только что окончили училище. Фамилии их, к сожалению, запамätовал.

— Значит, пороху еще не нюхали? — спрашиваю у них.

— Нюхали, товарищ полковник, — ответил тот, что повыше ростом. — И голод видели во время блокады Ленинграда.

— Ленинград — моя родина, — сказал я, приглашая их сесть.

Долго мы говорили тогда по душам, вспоминали достопримечательности родного города, проклинали гитлеровских оккупантов, разрушивших и осквернивших многое из того, что нам близко и дорого было с самого детства. Потом я рассказал землякам о традициях нашего соединения, о лучших людях, посоветовал не горячиться при выполнении боевых заданий.

— Одной злости мало, чтобы отомстить врагу, — сказал я в заключение, — она должна подкрепляться умением, сочетаться с трезвым расчетом. Слушайтесь во всем командиров, присматривайтесь к бывалым летчикам, перенимайте у них все лучшее.

После ухода младших лейтенантов я не сразу освободился от нахлынувших воспоминаний. В памяти до мельчайших деталей воскресил годы, прожитые в Ленинграде.

Родился я в семье питерского рабочего. Трудиться начал с одиннадцати лет, на заводе. В 1917 году вместе со старшим братом Борисом распространял газету «Правда» и «Вечернюю Красную газету». Выполняли и другие задания, которые заводской партийный комитет поручал нам, мальчишкам одиннадцати и тринадцати лет. Потом — комсомол, учеба на рабфаке, летная школа.

В авиацию я пришел в 1926 году по путевке комсомола. Всего учетов набралось 80 человек. Занимались три года. Но из-за слабой общеобразовательной подготовки авиашколу окончили лишь сорок парней. Однако и это было значительным пополнением для Красного воздушного флота, который только что создавался. Появились новые отечественные самолеты различного назначения истребители, разведчики, бомбардировщики, в том числе и тяжелые. Для них начали строить аэродромы уже с бетонным покрытием. Вдали от больших городов, чаще всего на бросовых землях, возникали авиационные городки. В один из новых авиагарнизонов получил назначение и я. Станция Сеща, куда мы прибыли с женой, обозначалась единственным пассажирским вагоном.

Приехали туда ночью, а до расположения гарнизона из-за сильного снегопада добрались лишь под утро. Нам отвели маленькую комнатку на третьем этаже недостроенного и потому нетопленного дома. Началась новая жизнь. Трудно было не только с жильем, но и с питанием. Страна, поднимавшая из руин и промышленность, и сельское хозяйство, многим еще не могла обеспечить своих соколов.

На Белорусских учениях, где присутствовал сам Нарком обороны, погиб командир отряда. Врачебная комиссия установила, что он потерял сознание от истощения. И накануне полетов не ужинал и утром вылетел по тревоге без завтрака.

Климент Ефремович Ворошилов тяжело переживал гибель летчика. На гарнизонном собрании он сказал:

— Выделяемый вам сухой паек, видимо, съедают ваши хозяйки. Обязательно добьюсь, чтобы для вас ввели горячие завтраки.

Такие завтраки вскоре действительно были введены.

Мы назвали их «ворошиловскими». А чуть позднее наладилось и хорошее трехразовое питание.

Постепенно гарнизон благоустраивался. У нас появился даже свой дом отдыха. Его оборудовали в бывшей помещичьей заброшенной усадьбе с парком и большим прудом. Своими силами мы построили также стадион и спортивные площадки. В нашей авиабригаде выросли замечательные спортсмены. Имена командиров отрядов и кораблей М. Х. Борисенко, П. П. Рыбакова, Г. М. Смыкова, М. В. Прохорова и П. М. Ревенко, авиаспециалистов Тарасовича, Якубова, Фролова, Сахарова, Бурова и многих других стали известны во всем округе.

...Весна и лето 1932 года прошли в напряженных полетах. Экипажи тяжелых воздушных кораблей настойчиво совершенствовали свою боевую выучку. Особое внимание уделялось бомбометанию как днем, так и ночью.

В 1936 году наша авиационная бригада участвовала в Белорусских маневрах. На них присутствовали три иностранные военные делегации — Франции, Англии и Чехословакии.

Отряд бомбардировщиков, которым командовал я, получил особое задание: перебрасывать зарубежных представителей в различные районы учений. Гости могли бы, конечно, ездить и на автомобилях, но им почему-то хотелось летать на боевых самолетах.

— Не будем их обижать, — сказал Климент Ефремович Ворошилов, руководивший маневрами. — Хотят летать — пусть летают. Они все еще не верят в мощь нашей боевой техники...

Члены французской делегации изъявили однажды желание познакомиться с оборудованием бомбардировщика. Они залезали в кабину, рассматривали приборы, заглядывали в отсеки, интересовались вооружением.

После осмотра французский генерал не сдержался:

— Вот вам, господа, и отсталая Россия!

Хотелось сказать ему: «Да, мы уже не те русские, которых вы знали до 1917 года. Неузнаваемой стала наша Родина. Выросли у нее и могучие крылья».

Пока иностранцы ездили в столовую, на аэродром прилетела эскадрилья скоростных бомбардировщиков СБ. Ею командовал А. Е. Золотоцветов.

Возвратившись с завтрака, гости попросили Наркома обороны, чтобы он приказал этим самолетам подняться в воздух и пролететь строем. Климент Ефремович ответил, что нею эскадрилью поднимать не стоит, а один бомбардировщик может слетать.

Для показательного полета А. Е. Золотоцветов выделил самый опытный экипаж. Он приказал ему после выполнения упражнений в зоне пройти над аэродромом на предельно малой высоте и на максимальной скорости. Летчик успешно выполнил задание. Когда он мчался над летным полем, с крыльев СБ, как бы подчеркивая его стремительность, срывались белые струи конденсированных паров. Это выглядело очень эффектно.

— У вас хорошие условия для развития авиации, — сказал английский офицер. — Вся Россия — сплошные аэродромы.

Мы не стали убеждать англичанина, что дело не только в необъятных просторах нашей Родины. Он не понимал или не хотел понять основных причин наших достижений.

По приглашению Наркома обороны СССР иностранные военные делегации отбыли к месту высадки воздушного десанта. Нельзя было не восторгаться зрелищем, когда небо украсили сотни разноцветных парашютов. Такого массового десанта иностранцы не видели на своих учениях.

Офицер британской армии попросил Климента Ефремовича Ворошилова разрешить ему побеседовать с кем-нибудь из парашютистов. Такое согласие было дано, и он подошел к старшему лейтенанту Королеву. Я хорошо знал этого десантника. Одно время он служил в нашей части бортехником.

Англичанин через переводчика задал Королеву какой-то вопрос. Тот на чистейшем английском языке ответил ему, что не нуждается в переводчике.

Удивленный гость широко раскрыл глаза и после некоторой паузы рассмеялся. Такого он не ожидал от молодого русского десантника.

Многое поражало приехавших к нам иностранцев. Они, например, никак не предполагали, что у нас есть такие мощные бомбардировщики.

— Колоссально!.. — восклицали они наперебой. Именно колоссально. Уже тогда, в 30-е годы, наши самолеты летали выше, дальше и быстрее всех. Вместо «фарманов», которые покупались за границей, на вооружение Красной Армии поступали отечественные бомбардировщики, истребители, транспортные, тренировочные и спортивные самолеты. Усиленными темпами развивалась гидроавиация. Потенциал Красного воздушного флота рос изо дня в день. Маневры в Белоруссии наглядно это подтвердили.

Страна серьезно, по-настоящему готовилась к отражению агрессии империалистов. Правда, мы не могли точно сказать, когда они развяжут войну. Но то, что враг уже замахивается на нас, было очевидным. Вот почему партия повседневно заботилась

об укреплении обороны страны, об обучении и воспитании воинов Красной Армии.

Особое внимание уделялось развитию Военно-Воздушного Флота. Над созданием крылатых машин трудилась плеяда выдающихся конструкторов: Туполев, Ильюшин, Лавочкин, Микоян, Яковлев, Поликарпов, Петляков и многие другие.

К началу войны Советский Союз являлся мощной авиационной державой. Мы сильны были не только крылатой техникой, но в первую очередь нашими людьми, волевыми, смелыми, беспредельно преданными Родине.

Вот какие мысли и чувства вызвала у меня встреча с молодыми летчиками-ленинградцами. Впервые за время пребывания на фронте она заставила меня оглянуться так далеко назад и проследить весь мой предвоенный путь в авиации. На душе стало приятно и легко, словно я побывал на свидании со своей крылатой юностью, явившейся в облике этих двух стройных и красивых парней.

...До аэродрома доносились отзвуки удаляющегося боя. Но они становились все тише и наконец смолкли совсем. Наступила такая тишина, что стало казаться, будто не было и нет войны. Из соседней землянки вдруг птицей вырвалась песня:

Кто сказал, что надо бросить
Песню на войне?
После боя сердце просит
Музыки вдвойне!

К негромко звучащему баритону прибавилось еще несколько голосов:

Нынче у нас передышка,
Завтра вернемся к боям.
Что же твой голос не слышен,
Друг мой, походный баян...

Пусть поют ребята. Пусть считают передышкой остаток этого августовского дня и несколько часов ночной прохлады. Завтра на рассвете они снова полетят в бой, и неизвестно, все ли сегодняшние певцы возвратятся назад, на свой аэродром.

Полет предстоял ответственный и нелегкий: корпус готовился нанести массированный удар по станции Навля, что под Брянском. Противник собирал там кулак для контрудара. Видимо, намеревался хоть на несколько дней остановить наше

наступление и прикрыть отход своих дивизий, потрепанных под Курском и Орлом.

Генерал М. И. Горладченко вместе с офицерами штаба тщательно разрабатывал план предстоящих действий. Ведь раньше мы ни разу не вылетали на задание всем корпусом.

За день до вылета генерал вызвал меня к себе. Я сел на самолет связи и через полчаса был уже в штабе корпуса. Крохотная, насквозь прокуренная избенка, где он размещался, показалась мне после землянки чуть ли не дворцом.

— Проходите, садитесь, — сказал Горладченко, когда я доложил ему о прибытии.

Я сел за стол, на котором была разостлана карта с нанесенной обстановкой и какими-то пометками.

— Завтра не только ваша дивизия вылетает на штурмовку, — продолжал генерал. — Решил посоветоваться с вами, как лучше осуществлять сбор в воздухе. Ведь вы во время парадов много раз водили большие группы самолетов.

У меня действительно был достаточный опыт в этом отношении. Я неоднократно водил по пять девяток в дни авиационных праздников, возглавлял воздушные эскорты при похоронах Валерия Павловича Чкалова и Виктора Александровича Хользунова. И теперь считал, что собрать в воздухе оставшиеся в нашей дивизии 36 самолетов не представляет особого труда. К тому же летчики у нас опытные.

Изложив свои суждения по интересовавшему генерала вопросу, я ознакомился с планом действий остальных частей корпуса, получил установленное командованием время нанесения удара. Когда вернулся на свой аэродром, там меня уже ожидали все командиры полков. Следом за мной к нам прилетел начальник воздушно-стрелковой службы корпуса майор И. И. Пстыга. Генерал М. И. Горладченко назначил его ведущим, а меня заместителем.

В намеченный час полки поднялись в воздух. По команде они один за другим пристроились к лидирующей группе. Выше нас шли истребители прикрытия. Вся эта армада самолетов направилась к линии фронта. Трудно, очень трудно было ею управлять.

Чтобы противник не разгадал нашего замысла, мы по приказу И. И. Пстыги меняем маршрут, идем не прямо на станцию Навля, а чуть севернее. Этот маневр одновременно, позволяет нам обойти основной район сосредоточения вражеской зенитной артиллерии.

Замысел удался. К цели подходим без потерь. Не беспокоят ни зенитки, ни истребители противника.

— На боевом курсе! — командует майор Пстыга. — Приготовиться к атаке!

Первый полк перешел в пологое пикирование. Земля стремительно приближалась. Вскоре стали отчетливо видны железнодорожные пути, забитые эшелонами. По шоссе, ведущему к станции, двигались танки, автомашины, колонны пехоты. В этот момент в воздухе появились черные и белесые шапки разрывов. Открыла огонь вражеская зенитная артиллерия. Но на нее сразу же обрушилась специально выделенная для этого группа штурмовиков. Стрельба зениток стихла. Первый полк получил некоторую свободу действий. На станцию обрушился ливень бомб и реактивных снарядов. Внизу заплескали языки пламени и поднялись облака дыма.

Вслед за нашим полком в атаку пошел другой, а за ним третий... Станция утонула в море огня. Успешно сработала и та группа штурмовиков, которая наносила удар по скоплению живой силы и техники противника на шоссе на дороге. Внизу горели танки, автомашины, металась в панике вражеская пехота.

В эфире звучит голос майора Пстыги. Он командует прекратить атаки, построиться и следовать на свой аэродром.

...Через некоторое время наша дивизия перебазировалась в Почеп. Начался новый этап боевой работы. Правда, летали мы меньше, чем под Орлом. Наступила осень с дождями и туманами. Погожие дни выпадали редко.

Затишье на фронте позволило нам более основательно заняться обобщением опыта. В полках проводились летно-технические конференции, на которых обсуждались вопросы боевого применения штурмовиков. На них выступали лучшие командиры, штурманы и летчики дивизии, такие, как Г. М. Корзинников, Н. В. Максимов, В. Стрельченко. К их суждениям и выводам особенно внимательно прислушивалась наша молодежь, которой еще только предстояло участвовать в больших сражениях.

После полковых и дивизионных состоялась корпусная летно-тактическая конференция. На ней предложили выступить с докладом мне. Главное внимание я уделил управлению экипажами в воздухе с помощью радио, перенацеливанию самолетов с одного объекта на другой.

Думаю, нет необходимости перечислять вопросы, обсуждавшиеся на конференциях. Важно отметить, что и в тяжелых фронтовых условиях мы уделяли учебе неослабное внимание. Рост боевого мастерства позволял экипажам успешнее выполнять задания, значительно сокращал наши потери.

Вскоре мне пришлось расстаться с моими верными боевыми

друзьями бесстрашными летчиками-штурмовиками. Меня назначили командиром 335-й отдельной штурмовой авиационной дивизии.

Рождение традиции

В штаб воздушной армии прибыл в назначенное время. Представился командующему генерал-лейтенанту авиации Н. Ф. Папивину, а от него зашел в политотдел. Хотелось узнать, кто будет моим заместителем по политической части. Мне назвали гвардии подполковника Калугина Ивана Трофимовича. Дали ему краткую характеристику: назначен с должности замполита полка, на «иле» летает неплохо, воевал на Ленинградском фронте. «Это хорошо, что сам летает, невольно подумал я. — Такого летчики быстрее полюбят».

Управление 335-й штурмовой авиационной дивизии располагалось в деревне Логово, приютившейся между двух высоток. По прибытии туда я сразу же поинтересовался, где живет гвардии подполковник Калугин. Мне указали на крайнюю избу. Подхожу и вижу на крыльце коренастого человека в летной куртке.

— Иван Трофимович? — спрашиваю.

— Да, — отвечает он, повернув ко мне обветренное лицо.

— Будем знакомы. Назначен командиром вашей дивизии.

Мы пожали друг другу руки.

Стояла глубокая осень 1943 года. Было холодно, уже порошил снежок. В полете я немного озяб. Иван Трофимович, видимо, заметил это и предложил:

— Зайдемте ко мне, попьем чайку.

В избе на жестяной печке-временке пыхтел чайник. Когда мы разделись, я увидел на груди у Калугина два ордена Красного Знамени, орден Красной Звезды и медаль «За отвагу».

«Бывалый человек», — мелькнула у меня мысль. И я сразу проникся симпатией к Ивану Трофимовичу.

За чаем он знакомил меня с дивизией, с людьми, которыми нам вместе предстояло руководить. Рассказал, правда, скупое, и о том, как защищал Ленинград. Я ему тоже поведал о боях под Тулой, Орлом и Брянском. Чем больше я узнавал этого человека, тем сильнее он мне нравился. За разговором просидели допоздна. Идти в штаб было уже поздно, и я заночевал у Калугина.

Потекли напряженные трудовые будни. Конец 1943 года и начало 1944-го мы усиленно готовились к Витебско-Полоцкой операции. Вводили в строй молодежь, летали при такой погоде, при которой в мирное время даже чехлы с самолетов не снимают.

В связи с тем что все «старички» улетели за новыми самолетами, нам с Иваном Трофимовичем пришлось летать в качестве инструкторов. С утра до позднего вечера не вылезали из

кабины. Его авторитет как летающего политработника, заметно повышался. Меня это радовало. В учебе личный пример нужен, как в бою.

В ходе обучения молодежи я хорошо узнал и инженера дивизии инженер-подполковника Владислава Евгеньевича Титова. У него было много общего с Калугиным. Такая же простота в обращении с людьми, такая же объективность в оценке своих и чужих дел. Даже ростом они мало отличались друг от друга.

Титов ознакомил меня со штатным расписанием технического состава соединения, дал подробную характеристику своим заместителям, инженерам полков и эскадрилий, техникам звеньев. Это были люди, обладающие большим опытом работы.

На формирование соединения нам отвели всего месяц. А потом мы должны были принять участие в боях. Чтобы уложиться в отведенный срок, пришлось все задачи решать одновременно: комплектовать полки, эскадрильи и батальоны аэродромного обслуживания, налаживать работу штабов, организовывать перегонку самолетов с заводов, вводить в строй летчиков, прибывающих из училищ.

Очень энергично взялись за дело инженер-подполковник Владислав Евгеньевич Титов и его заместитель по вооружению майор АТС Илья Арсеньевич Баранюк. Забот у них было много. Требовалось укомплектовать самолетный парк, наладить работу всей инженерно-технической службы.

В трёх полках насчитывалось тогда 126 самолетов. Из них только 8 стояли на аэродроме. Остальные же были разбросаны в разных местах в радиусе 50–70 километров. Это те, которые произвели вынужденную посадку. Принадлежали они, конечно, не нашей дивизии и не одной, а нескольким частям. Их только записали за нами, поскольку мы начали формирование.

На каждый числящийся за соединением самолет нужно было составить техническую документацию. А машины, совершившие вынужденную посадку, подлежали тщательному осмотру руководящими работниками технико-эксплуатационной службы полков. Только после этой процедуры механик самолета отправлялся в эвакуационную команду, а оттуда с ее представителем к месту вынужденной посадки...

Как я уже сказал, поврежденных самолетов, переданных из других частей, за дивизией числилось 118. Они не только доставляли массу хлопот, но и вынуждали нас отвлекать на их охрану и передачу много ценных специалистов.

В этот напряженный организационный период немало забот было и у политработников. Подполковник Калугин, можно сказать, не вылезал из полков: выступал с докладами, проводил

беседы с партийным активом, помогал в организации партийных и комсомольских собраний. Его работа, в которой он постоянно опирался на коммунистов и комсомольцев, сыграла исключительно важную роль в мобилизации личного состава на освоение новой техники, в повышении боевой готовности дивизии.

Помню, получили мы последнюю партию штурмовиков. Вызываю инженера дивизии Титова и говорю ему, что надо подготовить эти машины к полетам.

— Механики еще не прибыли, те, которые принимали самолеты на заводе, отвечает Владислав Евгеньевич. — Они вернутся через двое суток.

Терять время мы не могли. Приглашаю И. Т. Калугина, который в этот раз находился в штабе. Вместе с ним пришел и командир полка Герой Советского Союза подполковник В. Г. Болотов. Я объяснил им обстановку и попросил их высказать свое мнение.

— Может быть, другие механики смогут подготовить эти машины, — сказал Калугин. — Надо поговорить с коммунистами.

— Верно! — поддержал его Болотов. — Кстати, сегодня в нашем полку партсобрание. Вот и поставим этот вопрос.

Признаться, я усомнился в правильности такого шага и не рассчитывал, что завтра мы сможем опробовать в воздухе прибывшие с завода штурмовики. Находившиеся здесь механики самолетов были перегружены. Они обслуживали по две, а то и по три машины. Спать им приходилось самое большее пять часов в сутки. По 15 часов они ежедневно работали на морозе.

Доклад на партийном собрании сделал подполковник Болотов. Он говорил о задачах, которые поставлены перед коммунистами полка на завершающем этапе подготовки к предстоящим боям. Затем выступил Калугин. Он призвал летчиков помочь техникам и механикам побыстрее ввести в строй самолеты, прибывшие с завода. Коммунисты поддержали это предложение и приняли соответствующую резолюцию.

Прямо с собрания люди отправились на аэродром. В землянках остались лишь те, которые находились в суточном наряде. Летчики трудились наравне с техниками и механиками. К двум часам ночи все штурмовики были подготовлены к полетам.

Успешно проходила и работа по вводу в строй молодых летчиков. Особенно хочется отметить усердие капитанов П. Арефьева, Ф. Садчикова, А. Миронова, Н. Макарова, старших лейтенантов Крылья, Тараканова, Лабзукова.

Завершалась подготовка к Витебско-Полоцкой операции. Наша дивизия должна была штурмовыми ударами с воздуха

обеспечить ввод в прорыв 1-го Краснознаменного танкового корпуса. С учетом этой задачи мы не только проводили полеты, но строили всю учебно-воспитательную работу.

Отрабатывая с молодежью наиболее эффективные методы боевого применения штурмовика, мы творчески использовали боевой опыт, накопленный как нашими экипажами, так и летчиками других частей, старались решительно отходить от шаблонных приемов.

Так, например, излюбленным методом штурмовика тогда считался — «с круга по одному». Самолеты приходили в заданный район, становились в круг и поочередно производили атаки. Иногда экипажи делали по восемь заходов, каждый раз подвергая себя опасности. Эффективность таких ударов ни в какое сравнение не шла с налетами в составе звена, эскадрильи, полка. Словом, метод «с круга по одному» не позволял бить врага кулаком.

Приведу такой пример. Командир авиационной штурмовой дивизии Т. отдал приказ нанести удар по сильно укрепленному узлу обороны противника. Каждому экипажу, согласно существовавшей тактике, предстояло произвести восемь заходов на цель. Все летчики были смелыми, дисциплинированными, они выполнили приказ, но какой ценой.

Противник довольно быстро изучил нашу тактику и без труда к ней приспособился. Ведь все самолеты пикировали на цель с одного и того же направления и примерно с одной и той же высоты. Пристрелявшись, гитлеровцы буквально в упор начали бить по нашим штурмовикам. В результате группа понесла большие и неоправданные потери. Вот к чему привели действия по шаблону.

А что же предлагали мы вместо существующего метода атаки? Мы пришли к выводу, что маневр должен отвечать характеру выполняемой задачи, определяться конкретными условиями, в том числе и размерами цели. Если это необходимо, можно атаковать врага с ходу, и не только парами, звеньями, но и всей эскадрилей. Зачем сковывать группу пресловутым «крутом»?

Такой способ выгоден во многих отношениях. Он обеспечивает внезапность атак, дает возможность наращивать силу ударов, открывает экипажам простор для проявления самостоятельности и инициативы. Немаловажно и то, что атакованный с разных высот и направлений противник лишается возможности вести по штурмовикам прицельный огонь.

Предложенная нами схема атаки выглядела примерно так. Первый самолет, пикируя на цель, обстреливает ее реактивными

снарядами, на выходе сбрасывает бомбы. Второй штурмовик или пара наносит бомбовый удар, а на выходе из атаки уничтожает противника пушечно-пулеметным огнем. Особенно этот боевой порядок оправдывал себя при действиях большими группами. Каждый штурмовик имеет на вооружении 2 пушки, 2 пулемета, 8 реактивных снарядов и 600 килограммов бомб. Нетрудно себе представить, какой силы удар может нанести, скажем, эскадрилья, насчитывающая 12 самолетов.

На одной летно-тактической конференции я выступил с докладом о боевом применении штурмовиков. Присутствовавший при этом генерал-полковник авиации Ф. Я. Фалалеев дал высокую оценку нашим поискам и находкам в тактике.

...К 4 декабря 1943 года 335-я штурмовая авиационная дивизия была полностью сформирована. Нас зачислили в резерв командования фронта. До весны 1944 года соединение в боях почти не участвовало, если не считать отдельных вылетов на разведку. Мы в основном работали, как говорится, на молодых летчиков, учили их, готовили морально. У них возникало множество самых различных вопросов.

Помню, подошли ко мне на аэродроме три младших лейтенанта, хотят что-то спросить, но не решаются. Наконец Владимир Гуляев осмелел, спрашивает:

— Товарищ полковник, вот вы летаете уже много лет, участвовали в советско-финской войне. Скажите, волнуетесь вы перед боевым вылетом?

Волнуюсь ли? К чему бравировать.

— Конечно, да, — отвечаю Гуляеву. — Все зависит от того, на какое задание идешь.

Посчитав вопрос Гуляева не только уместным, но и важным, я решил побеседовать с молодыми летчиками на затронутую тему. Прежде всего разъяснил, что волнение не следует смешивать со страхом. Волнение может испытывать любой человек с нормальной психикой.

Сядишься в кабину и начинаешь волноваться. Потому что знаешь: задание сложное, сопряженное с опасностями. Но вот запустил двигатель, начал работать с приборами, и волнение пропадает. Теперь ты занят делом и весь отдаешься ему. А в полете ты как бы сливаешься с самолетом, становишься его мозгом. Когда же летчик идет в атаку, ему вообще некогда думать о чем-то постороннем. Его нервы напряжены до предела, каждый мускул подчинен атаке. В такой обстановке даже тот молодой летчик, который перед вылетом испытывал чувство страха, сумеет преодолеть его.

Не знаю, насколько профессиональны были мои суждения с

точки зрения психолога, но как летчик, мне кажется, я рассуждал правильно. Молодежь осталась довольна беседой, а я сделал для себя вывод: на эту тему необходимо потолковать со всеми новичками. В тот же день командирам полков и политработникам были даны соответствующие указания.

Для воспитания у молодых летчиков высоких моральных качеств мы широко использовали поучительные примеры из боевой практики тех частей, которые влились в нашу дивизию. Правда, они пришли к нам малочисленными, многие, служившие там, героически погибли или выбыли по ранению. Но подвиги их остались навечно в славной летописи войны, страницы, написанные их кровью, стали первыми в истории дивизии.

Весной 1944 года в состав нашего соединения влился 6-й Московский гвардейский штурмовой авиаполк. Одно наименование его звучало как строка из гимна мужеству и мастерству. Авиаторы этой части героически сражались с врагом в самый трудный период обороны столицы. Под командованием майора Рейно они громили танковые колонны Гудериана, участвовали в уничтожении других частей противника на подступах к Москве. Полку были присвоены звание «гвардейский» и наименование «Московский».

Пропаганде подвигов гвардейцев мы отводили большое место в повседневной воспитательной работе. О них говорилось на партийных и комсомольских собраниях, писалось в стенных газетах и боевых листках, организовывались передачи по радио и беседы агитаторов.

Много славных дел совершил капитан Н. И. Чувин. В одном из полетов на разведку он, возвращаясь с задания, встретился с десятью «мессершмиттами». Уклониться от боя было невозможно, и Николай Иванович принял решение атаковать противника. Используя превосходство в высоте, он ударил из пушек и пулеметов по ведущему первой пятерки. Вражеский самолет вспыхнул и круто пошел к земле. Остальные «мессеры» набросились на штурмовика. Но тут со стороны солнца их атаковала пятерка наших истребителей, сопровождавших разведчика. Внезапным ударом они сбили еще два «мессера». Потеря трех самолетов, в том числе ведущего, обескуражила оставшихся гитлеровцев, и они, прекратив преследование штурмовика, поспешили скрыться.

Схватка с врагом произошла под Тулой. Наши самолеты взяли курс на свой аэродром. При подходе к железнодорожной станции Горбачеве Николай Чувин увидел пожар. Горело какое-то здание. А на путях стояли наши железнодорожные составы. На открытых платформах можно было разглядеть орудия и танки.

Видимо, эта техника направлялась защитникам Москвы.

Вдруг Чувин заметил в воздухе группу вражеских бомбардировщиков. Они делали заход для очередного бомбового удара по железнодорожной станции. Этого допустить было нельзя.

— Над станцией «юнкерсы», атакуйте! — крикнул по радио Чувин сопровождающим его истребителям.

Наши «яки» врезались в строй немецких бомбардировщиков и одного из них сбили. Остальные сомкнулись и, отстреливаясь, повернули на запад. И все-таки советским истребителям удалось уничтожить еще один Ю-87.

Так завершился полет Николая Ивановича Чувина. Он не только успешно выполнил задание на воздушную разведку, но и сумел сбить вражеский самолет.

Примеры мужества и мастерства показывал в боях за Москву и командир 6-го Московского гвардейского полка (тогда он был 215 иап) майор Леонид Давыдович Рейно. Однажды его группа нанесла мощный удар по вражескому аэродрому, располагавшемуся под Смоленском. При выходе из атаки зенитный снаряд угодил в хвостовую часть машины майора Рейно. Но он как ни в чем не бывало приказал повторить заход. На аэродроме возникли новые очаги пожара. Горели самолеты на стоянке, цистерны с горючим, взлетел на воздух склад боеприпасов.

Во время второго захода в самолет ведущего попал еще один зенитный снаряд, на этот раз в левую плоскость. Машина стала еще менее устойчивой. Но, охваченный боевым азартом, командир продолжал штурмовку. Третьим снарядом разбило обтекатель винта самолета, и он стал почти неуправляем. Однако и на этот раз Рейно не покинул машину. Перетянув через линию фронта, он посадил ее на фюзеляж. Сам Леонид Давыдович просто чудом остался жив.

Второй налет на аэродром произвела восьмерка, ведомая старшим лейтенантом А. Е. Новиковым. Ей также удалось произвести несколько заходов. Вылет вражеской авиации на Москву был сорван.

Во время налета три наших летчика получили ранения. Но ни один из них не прекратил штурмовки. Все восемь экипажей возвратились на свою базу. Вскоре партизаны донесли, что наши штурмовики уничтожили 45 самолетов, 4 бензоцистерны, 2 склада с боеприпасами, десятки солдат и офицеров противника.

Жестокая арифметика войны. Прибегая к ней в беседах, наши командиры и политработники разъясняли молодым летчикам, что не по доброй воле мы стали заниматься такими подсчетами. Нас

вынудили к этому немецко-фашистские захватчики. Мы отстаивали родную землю, мы мстили оккупантам за гибель боевых товарищей, за муки и страдания советских людей.

Доблесть, отвага и воинское мастерство авиаторов 6-го Московского гвардейского штурмового авиационного полка вдохновляли нашу молодежь. Ребята все как один рвались в бой.

...Витебско-Полоцкая операция началась 23 июня 1944 года. Первый танковый корпус, который мы поддерживали, получил задачу после прорыва вражеской обороны в районе Сиротино войти в образовавшуюся брешь для развития успеха наступления в направлении Бешенковичи — Бойчейково. Командовал им генерал-лейтенант танковых войск В. В. Бутков, волевой и знающий командир. Высокий, широкоплечий, с густыми черными бровями, которые часто хмурил, он производил впечатление человека сурового. На самом же деле Василий Васильевич был хотя и требовательным, но добрым, отзывчивым.

Перед 335-й штурмовой авиационной дивизией комкор поставил задачу подавить огневые средства противника в межозерном дефиле, на пути продвижения бригады полковника К. Петровского. Он сказал мне:

— Ни в коем случае нельзя допустить, чтобы противник взорвал за собой мост через Западную Двину. Переправа позволит танкистам с ходу захватить аэродром Бешенковичи, дозаправить там танки трофейным горючим и выйти на оперативный простор.

— А дальше, — заметил я, — будем взаимодействовать в зависимости от обстановки. С этой целью мы направим к вам своих представителей — полковника С. В. Черноморова и капитана В. Р. Проценко.

— Правильно, — согласился комкор.

Вернувшись в дивизию, я собрал командиров полков и поставил им задачи.

Скажу сразу: замысел командования с некоторыми коррективами, внесенными с учетом сложившейся обстановки, мы выполнили. Танкисты сердечно благодарили летчиков.

Перед правым флангом корпуса было подавлено не менее четырех артиллерийских батарей. Здесь действовал 683-й штурмовой авиационный полк. Его экипажи с утра до вечера, пока позволяло светлое время дня, штурмовали огневые точки противника, расположенные у моста через Западную Двину. С воздуха хорошо различались не только разбитая техника, но даже трупы вражеских солдат. Врагу не удалось взорвать переправу. Вскоре по ней прошли наши танки и пехота. При выполнении этой задачи особенно отличились командиры эскадрилий и ведущие групп Г. Денисов, Б. Падалко, С. Ковальчик, П. Андреев,

В. Субботин, В. Рычков и другие.

В ходе боя мне доложили, что 6-й гвардейский полк не может взлететь для выполнения задачи. Аэродром обстреливает вражеский бронепоезд. Высылаю на эту цель эскадрилью капитана Г. М. Денисова. Сделав четыре захода, она заставила умолкнуть пушки бронепоезда. 6-й гвардейский полк немедленно вылетел на задание.

Успех в этих боях был достигнут усилиями всего личного состава дивизии. Полковник С. Черноморов и капитан В. Проценко искусно наводили самолеты на цель, а командиры полков В. Г. Болотов, Н. В. Бойков и Н. П. Заклепа умело руководили боем. Героизм и высокое мастерство проявили летчики П. Арефьев, А. Миронов, Н. Макаров, Ф. Садчиков, П. Матков, Г. Денисов, И. Павлов, С. Афанасьев, И. Шабельников, В. Нечаев, С. Янковский, В. Кузнецов, И. Солягин, С. Ковальчик и многие, многие другие.

Правда, к радости победы примешивалась скорбь о погибших боевых друзьях штурмовиках и танкистах. Были тяжело ранены командир корпуса генерал В. В. Бутков и командир танковой бригады полковник К. Петровский.

Считаю уместным помянуть здесь добрым словом героев-танкистов Сергея Афанасьева, Бориса Растропопова, Дмитрия Выдренке, Николая Писаренко, Михаила Сергеева, Афанасия Чинова, Александра Удовченко, Виктора Кашихина и Алексея Булановича. Мне много рассказывали об их доблести. Умело руководили боем командиры бригад П. И. Банников и А. И. Саммер. Словом, летчики и танкисты оказались достойными друг друга.

Эшелоны летят под откос

Поддерживая наступление танков, штурмовики нашей дивизии вели напряженную боевую работу. Координируя действия частей, я находился на командном пункте.

— Товарищ полковник, — подошел ко мне дежурный телефонист, — на проводе майор Ищенко.

Я подошел к аппарату. Докладывал начальник разведки соединения:

— На станции Оболь скопилось несколько вражеских эшелонов. На платформах артиллерия, боеприпасы и цистерны с горючим. Кроме того, десятки вагонов рассредоточены по всем путям железнодорожного узла.

«Вероятно, противник подтягивает артиллерию для нанесения контрудара по правому флангу наших войск, — подумал я. — Надо принимать срочные меры». Оценив обстановку, тут же приказал командиру 826-го авиаполка Герою Советского Союза подполковнику В. Г. Болотову силами одного подразделения нанести штурмовой удар по сосредоточению воинских эшелонов врага.

На задание вылетела эскадрилья капитана Попова. Одним из ведомых был молодой коммунист Владимир Гуляев. Этого общительного юношу, высокого роста, с приятным лицом, однополчане любили за смелость в бою. Кстати, в первые дни войны ушел защищать Родину и его отец Леонид Михайлович Гуляев, кандидат исторических наук, старый член партии. Мать Володи, Мария Алексеевна, коммунистка, тоже находилась в армии.

На станции Оболь было много зенитной артиллерии, и штурмовики не смогли атаковать цель с ходу. Тогда Попов приказал четырем экипажам во главе с капитаном В. Сухачевым отвлечь огонь противника на себя, а сам с Гуляевым решил прорваться к станции.

Маневр удался. Пока вражеские зенитчики стреляли по четверке «илов», появившейся с запада, комэск со своим напарником на малой высоте подошли к станции с восточного направления. Ведущий перевел штурмовик в пикирование и сбросил бомбы. Внизу взметнулось огромное пламя. Взрыв был настолько сильным, что машину Попова отбросило в сторону. Потеряв управление, она врезалась в железнодорожный состав.

Гуляев, летевший несколько выше ведущего, тоже сбросил бомбовый груз. Клубы черного дыма заволокли станцию. Горели цистерны с горючим, рвались снаряды. На запасных путях стояло

еще несколько вагонов. Владимир, не обращая внимания на ураганный огонь зениток, направил свой штурмовик на них. С пикирования он ударил реактивными снарядами, затем сделал еще несколько заходов, расстреливая из пушек разбегающихся немцев.

— За Попова!..

Налет эскадрильи получился удачным. Все пути и постройки, прилегающие к станции, были разрушены. Более двух суток не стихал пожар.

Замысел противника был сорван — контратака не состоялась. Вскоре мы получили приказ перебазировать два полка дивизии на только что освобожденный нашими войсками аэродром Бешенковичи. Приземлившись первым, я узнал от командира пограничников, что к этой площадке направляются из окрестных лесов большие группы немцев. Пришлось срочно организовать круговую оборону.

Расставив самолеты по периметру аэродрома, мы для удобства стрельбы подняли их хвосты. Летчики и воздушные стрелки приготовились к ведению огня. Как только фашисты приблизились к аэродромным границам, раздались мощные пулеметно-пушечные залпы.

Отхлынув от площадки, противник устремился на запад. Чтобы еще больше деморализовать отступающих, я приказал трем экипажам взлететь и неотступно преследовать их.

Утром нам стало известно, что разрозненные группы гитлеровцев пытаются объединиться и прорваться к своим войскам. Я приказал командиру 683-го авиаполка предупредить замыслы врага. Штурмовики настигли оккупантов и обрушили на них смертоносный груз. Стремительные действия 1-го танкового корпуса, который поддерживала наша дивизия, развивались успешно. Однако преследование противника затруднялось из-за того, что попадались разрушенные специальными машинами участки дорог. Пока их восстанавливали, фашистам под покровом ночи удавалось оторваться от наших войск. В ряде случаев обстановка была сложная, неясная. Вот почему командующий фронтом генерал армии И. Х. Баграмян приказал срочно добыть точные сведения о неприятеле, а также о наших подвижных соединениях, действующих в его оперативной глубине.

Эту задачу поручили капитанам Денисову и Андрееву, старшему лейтенанту Дьякову и младшему лейтенанту Феоктистову. Идя на высоте 30–40 метров, летчики внимательно осматривали местность. Отчетливо были видны дороги и следы от гусениц танков, ведущие в район сосредоточения основных сил корпуса генерала Буткова. Капитан Денисов выбросил вымпел с

зашифрованной запиской о расположении наших войск. Выполнив задание, штурмовики возвратились на свой аэродром. Данные воздушной разведки я немедленно сообщил в штаб фронта. Связь между частями, действовавшими на этом участке, была восстановлена.

Та же группа летчиков успешно выполнила и другое задание — определила линию соприкосновения нашей пехоты с противником на протяжении 80 километров. Денисову и его товарищам пришлось совершать полет галсами — с отклонением то влево, то вправо. Как только самолеты подлетали к вражеским позициям, по ним открывали огонь из пулеметов и пушек. Разведчики же, умело маневрируя, наносили обстановку на карты.

В условиях лесистой и заболоченной местности авиаторам нередко приходилось выискивать противника и держать его под постоянным наблюдением. Это было под силу лишь опытным экипажам. Чаще всего на разведку ходили коммунисты И. Федорычев, С. Халеев, И. Оспищев во главе с капитаном Г. Денисовым.

Однажды по едва различимым приметам они обнаружили затаившихся гитлеровцев. Чтобы определить их численность и огневые средства, штурмовики, рискуя жизнью, в течение двух часов метр за метром прочесывали подозрительный участок леса. Не выдержав, фашисты открыли ответный огонь и тем самым демаскировали себя.

В одном из заходов самолет ведущего получил повреждение и начал терять скорость. Теперь надо было как можно скорее доставить в штаб ценные разведданные.

Избрав кратчайший маршрут, штурмовики взяли курв на свой аэродром. Находясь на командном пункте, я услышал по радио голос Денисова:

— Сажусь последним.

Командир эскадрильи принял правильное решение. Он не хотел, чтобы его машина, подбитая в бою, помешала приземлению других «илов». Впечатление было такое, что самолет вот-вот развалится, не дотянув до «Т». Покачиваясь с крыла на крыло, он приближался к земле. На высоте двух-трех метров машина зависла и рухнула. Солдаты аварийной команды вытащили Денисова из-под обломков. Летчик, к счастью, не получил серьезных травм. На другой день он снова был в строю.

Командующий фронтом высоко оценил заслуги воздушных разведчиков, наградив их орденом Красного Знамени.

Когда наши наземные части перешли в наступление, 6-й гвардейский полк получил приказ уничтожить на аэродроме

Полоцка вражескую авиационную технику и вывести из строя взлетно-посадочную полосу. На штурмовку пошли 12 экипажей, ведомых И. Ф. Павловым.

Иван Фомич Павлов начал воевать сержантом. Теперь он майор. На его счету 250 боевых вылетов. Прославленный мастер штурмовых ударов дважды удостоен высокого звания Героя Советского Союза. Много молодых летчиков ввел он в строй, обучил искусству боя, в том числе старших лейтенантов Сергея Афанасьева и Ивана Шабельникова, назначенных в его группу ведомыми шестерок,

Аэродром противника охранялся зенитной артиллерией и другими средствами противовоздушной обороны. Но летчики по крокам и картам крупного масштаба изучили подходы к нему, хорошо владели противозенитным маневром.

К цели шли на предельно малой высоте. Выйдя на контрольный ориентир, сделали горку «все вдруг» и набрали высоту 100 метров. Перед штурмовиками открылось зеленое поле аэродрома. Два «Фокке-Вульфа-190» были готовы к взлету. Требовалось уничтожить их в первую очередь. Первым открыл огонь капитан Д. Тарасов. Один самолет он поразил реактивными снарядами, другой пушечно-пулеметными залпами. Затем все 12 штурмовиков сбросили бомбы на стоянки и аэродромные постройки.

Во время второго захода «илов» одному вражескому истребителю удалось взлететь. Он попытался было атаковать штурмовиков, но воздушные стрелки дружным огнем сбили его. Ведущий группы капитан И. Ф. Павлов открыл стрельбу по другому взлетавшему «фоккеру». От выпущенных им снарядов машина резко развернулась вправо, зацепилась крылом за землю, несколько раз перевернулась и вспыхнула. Летчик Шевченко сбросил бомбы на склад боеприпасов. Взрывной волной его самолет подбросило вверх, и Шевченко на какое-то время потерял сознание. У самой земли он пришел в себя и вывел «ил» из пикирования.

Гитлеровцы открыли по «илам» сильный огонь. Небо заполонили черные и белые шапки разрывов зенитных снарядов. Однако было уже поздно: штурмовики выполнили задание — уничтожили десять истребителей, взорвали склады с боеприпасами и горючим, вывели из строя аэродром.

Почти на всех самолетах группы Павлова были пробоины. Особенно пострадал «ил» Карасика. Но летчик все же нашел в себе мужество продолжать полет на поврежденном самолете и дотянул до полевого аэродрома Уллы.

За умелые действия командование фронта объявило

участникам этого вылета благодарность. Правда, предварительно начальник политотдела нашей армии генерал М, Москалев спросил меня:

— Говорят, у вас хорошо поставлено дело с фотоконтролем боевых действий?

— Не плохо.

— Понимаете, Сергей Сергеевич, — продолжал генерал, — союзнички не верят в мощь штурмовиков и их сокрушительные удары. Просят подтвердить фотоснимками.

— Пожалуйста, снимков могу дать сколько угодно.

— Тогда к вам приедет представитель ТАСС, пусть подберет, что ему нужно.

Через час прибыл сотрудник телеграфного агентства. Он взял фотодокументы, подтверждающие отличную работу наших летчиков-штурмовиков.

Потом сотрудники ТАСС еще много раз приезжали к нам за подобными фотоснимками.

Во взаимодействии с 1-м танковым корпусом мы продолжали преследовать отступающего противника. Для выяснения обстановки я со звеном штурмовиков вылетел на разведку. В районе города Лепель на межозерной возвышенности обнаружил укрепления гитлеровцев. На небольшом участке было сосредоточено шесть артиллерийских батарей, которые обстреливали единственную дорогу, связывающую левый фланг наших войск с наступающими на Лепель танками. Обойти оборону врага было невозможно. Оставалось одно — уничтожить противотанковый узел. С этой целью я приказал поднять в воздух два полка штурмовиков. Только массированный удар мог парализовать действия противника.

Эскадрильи повели П. Арефьев, Н. Макаров, А. Миронов, В. Сологуб, Ф. Садчиков, В. Рычков, Б. Ковальчик и П. Поляков.

Перейдя линию фронта, самолеты развернулись и в правом пеленге взяли курс на цель. И здесь оправдал себя разработанный в дивизии тактический маневр: атаковать внезапно, группами с применением одновременно всех видов вооружения штурмовика.

Эскадрилья за эскадрилей на установленной дистанции подходила к укрепленному району гитлеровцев. Лидировал капитан Г. Денисов. Вот он уже над указанным мною ориентиром (три отдельно стоящие сосны) ложится точно на курс 240 градусов. Через две минуты полета эскадрилья сбрасывает бомбы. На воздух взлетело несколько вражеских орудий.

Командую по радио:

— Работать в районе очага пожара!

Вслед за Денисовым цель атаковали остальные группы.

Завершающий удар нанес я со своим звеном разведчиков.

Отличились многие летчики, в том числе молодые. Находчивость проявил и младший лейтенант Иван Приказчиков. При выходе из атаки он увидел на опушке березовой рощи, которая находилась сзади артиллерийских батарей, пирамиду ящиков с боеприпасами. Доложив об этом командиру, летчик получил приказ:

— Атаковать!

Приказчиков сбросил две бомбы на цель, затем ударил по ней реактивными снарядами. Там, где находился склад с боеприпасами, взметнулись пламя и черная грибовидная шапка.

В результате налета штурмовиков оборонительный узел противника остался без пушек и снарядов. Это значительно облегчило продвижение наших наземных войск.

Рассказывая об этом, я хотел подчеркнуть, что штурмовики, действуя самостоятельно, имели полную возможность творчески решать поставленную задачу, проявлять инициативу. Но любая, даже самая гибкая тактика не принесет победы, если не научить людей правильно ее применять, не привить им умения быстро ориентироваться в неожиданно изменившейся обстановке.

Командование дивизии систематически организовывало занятия по тактике и воздушному бою. Занимались летчики непосредственно у самолетов или же в «зеленом классе» — на лесной поляне. На обыкновенной доске чертили схемы, производили различные вычисления. К занятиям все относились серьезно: вели небольшие конспекты, активно участвовали в беседах.

Атмосферу творчества в изучении боевых возможностей штурмовика постоянно поддерживали политработники. На эту тему в подразделениях проводились партийные собрания, беседы и политинформации. Авиаторам зачитывались приказы Верховного Главнокомандования и оперативные сводки Советского информбюро. У командного пункта была вывешена карта, на которой делались пометки о продвижении наших войск.

Хорошо работали и комсомольские активисты. Особенно запомнился мне младший лейтенант Николай Осипов. Невысокого роста, с озорно торчащим из-под шлема курчавым чубом, этот девятнадцатилетний юноша был общительным, веселым собеседником. Молодежь одной из эскадрилий полка Болотова избрала его комсоргом. И не ошиблась: Николай во всем был примером для своих сверстников.

Я познакомился с ним весной 1944 года, когда он только осваивался в полку, изучал новую технику, боевой опыт летчиков-ветеранов. Боевое крещение Осипов получил в первый день

Витебско-Полоцкой операции, совершив три вылета. 24 июня Николай подавил вражеское зенитное орудие, ведущее огонь по группе штурмовиков, и получил первую фронтовую благодарность от командира эскадрильи. На второй день он уничтожил фашистский танк и поджег «фокке-вульф», который пытался атаковать самолет ведущего группы.

Об успехах младшего лейтенанта Осипова стало известно авиаторам всей дивизии.

— Такие орлята в бою не подведут, в беде не оставят, — говорили о Николае.

Вскоре я вручил молодому летчику орден Красного Знамени. Осипов заверил, что будет драться с врагом еще беспощаднее. Свое слово он сдержал. В тот же день он принял участие в разгроме вражеской автоколонны с горючим и боеприпасами. Когда Николай был награжден за боевые дела вторым орденом Красного Знамени, комсомольцы эскадрильи единогласно избрали его своим комсоргом.

10 июля лейтенант Ф. Садчиков снова повел эскадрилью на задание. В ее составе находился и комсорг Николай Осипов. Летчики штурмовали колонны противника, отступавшие в Прибалтику по единственной дороге из Бешенковичей на Лепель. Удар был точным и мощным, нашим войскам пришлось расширять дорогу от обломков вражеской техники.

Атакуя гитлеровцев, Осипов настолько увлекся, что снизился до предельно малой высоты и винтом своего самолета рубил головы захватчикам.

Когда возвратились на аэродром, командир сказал Николаю:

— Подавать пример молодежи — дело похвальное, но излишне рисковать не следует.

Однажды, штурмуя артиллерийские позиции противника, группа «илов», ведомая старшим лейтенантом В. Сологубом, применила новый тактический прием. Заключался он в том, что летчики атаковали цель парами, а не с круга по одному, как это делалось раньше.

— Кто же инициатор такой атаки? — спросил я Сологуба.

— Комсорг Осипов. Он устремился в атаку одновременно со мной. Вначале сбросил бомбы на цель, затем, выходя из пикирования, ударил по огневым точкам противника из пулеметов и пушек.

Меня это очень обрадовало. С того дня, когда я провел войсковые испытания самолета Ил-2, не переставал думать о необходимости одновременного воздействия на цель всеми видами оружия штурмовика. И вот практика показала, что новый тактический прием оказался очень эффективным.

Проверили еще и еще раз. Результаты отличные. Это подтверждалось фотоконтролем и отзывами общевойсковых командиров.

Доложив обо всем командующему 3-й воздушной армией генералу Н. Ф. Папивину и Главному маршалу авиации А. А. Новикову, я попросил разрешения перейти к групповым атакам целей. Вскоре такое разрешение было получено. Более того, наш опыт распространили в других соединениях штурмовой авиации.

Применяя новый тактический прием, мы во взаимодействии с танкистами завершили разгром неприятельской группировки под Бешенковичами, а затем неотступно преследовали врага, отступавшего в направлении Бойчаково — Камень Дунилович — Глубокое.

Большое скопление немецких обозов, боевой техники, автомашин с пехотой наши воздушные разведчики обнаружили на дороге, ведущей в Лепель. Первой на штурмовку полетела группа Субботина. Летчики атаковали голову колонны. Сразу же загорелось несколько автомашин. Образовалась пробка: свернуть противнику некуда — кругом болота. Эскадрилья Арефьева ударила по хвосту колонны. Противник оказался запертым с двух сторон.

Затем в районе штурмовки появились другие подразделения. На головы гитлеровцев падали бомбы, летели реактивные снаряды, разбегающихся в панике фашистов настигали пулеметные и пушечные очереди.

После разгрома вражеской колонны командующий фронтом генерал армии И. Х. Баграмян распорядился привезти командиров эскадрилий и полков на место боя, чтобы они своими глазами увидели, какой громадный урон нанесен немцам.

...Войска 1-го Прибалтийского фронта успешно завершили Витебско-Полоцкую операцию. Итог этой большой боевой работы был подведен в приказе Верховного Главнокомандующего. № 0193 от 10 июля 1944 года. В числе других частей и соединений наша 335-я штурмовая авиационная дивизия получила наименование Витебской.

После завершения операции к нам, в 3-ю воздушную армию, прибыл генерал-полковник авиации Григорий Алексеевич Ворожейкин, чтобы обсудить вопрос о том, оставить на вооружении самолета-штурмовика реактивные снаряды или снять их. Наружная подвеска эрзсов уменьшала скорость полета на 20–25 километров в час. Однако это не имело практического значения: штурмовики всегда выходили на цель точно в заданное время. Ну, а если гонится истребитель? Какая разница — лечу я со скоростью 300 или 325 километров. Все равно истребитель

догонит.

На совещание я прибыл с опозданием, потому что мне несвоевременно сообщили о нем. Г. А. Ворожейкин уже подводил итоги.

— Значит, общее мнение таково: реактивные снаряды с самолета-штурмовика снять. Есть другие предложения? — спросил генерал.

— У меня противоположное мнение. Разрешите обосновать его, — возразил я.

— Докладывайте.

— Нет надобности доказывать, что реактивные снаряды — мощное оружие, что оно действует на врага не только большой разрушительной силой, но и морально.

Далее я приступил к более подробным обоснованиям. Они сводились к тому, что если снять с вооружения штурмовиков эрэсы, то эффективность атак значительно ухудшится. Привел расчетные данные. В одном вылете полк поднимает и обрушивает на цель 240 реактивных снарядов. А так как мы совершаем в среднем по три боевых вылета, то эта цифра возрастает втрое. Это удар огромной силы. Стоит ли так резко сокращать огневую мощь штурмовиков?

Генерал-полковник авиации Г. А. Ворожейкин записал расчеты и сказал, что окончательное решение будет принято в Москве. Дело кончилось тем, что на фронт стали поступать штурмовики без подвесных балок для эрэсов. Однако вскоре их снова приказали установить. Перед боями в Прибалтике это было очень важно.

Прибалтика рядом

В июле 1944 года войска 1-го Прибалтийского фронта, которым командовал генерал армии И. Х. Баграмян, вышли на подступы к Даугавпилсу и Паневежису. Весь этот район сильно оборонялся противником. Особенно крепкий заслон представляли собой населенные пункты Березенко, Н. Мядзея, Кобыльники, Свеняны, Утена, Оникшты и Купишкино. Здесь немцы возвели прочные противотанковые надолбы, густо заминировали все дороги, на обочинах лесных просек вкопали в землю самоходные орудия и танки. Подступы к городам Даугавпилс и Паневежис находились под обстрелом.

Мощной была и противовоздушная оборона. Железнодорожные узлы, склады с боеприпасами и горючим охраняли подразделения зенитной артиллерии. На окрестные аэродромы были стянуты лучшие соединения немецкой истребительной авиации.

Командование наших войск приняло все меры к тому, чтобы с наименьшими потерями в живой силе и технике взломать вражескую оборону и выйти к морю. На главное направление удара были переброшены основные силы артиллерии, в том числе гвардейские минометы, сосредоточена истребительная, бомбардировочная и штурмовая авиация, подтянуты части 19-го танкового корпуса.

Верховное Главнокомандование придавало исключительно важное значение готовящейся операции. Ставка ежедневно интересовалась ходом ее подготовки. А непосредственно перед наступлением к нам прибыл начальник Генерального штаба Красной Армии Маршал Советского Союза А. М. Василевский.

...Я возвращался из очередного полета на разведку. Зарулив машину на стоянку и выключив мотор, увидел, что к моему самолету бежит офицер штаба дивизии капитан Живаго. Вскочил на крыло штурмовика и доложил:

— Командующий воздушной армией генерал Паппвин приказал к концу дня всем составом соединения перебазироваться на лесной аэродром.

Во фронтовых условиях передислокация — явление довольно обыкновенное и нередкое. Однако на сей раз я не знал точно причину срочной переброски полков на другую площадку. Была лишь догадка: дивизия перебрасывалась поближе к линии фронта на случай возможного прорыва неприятельских танков и пехоты.

Задание было ответственным, поэтому на разведку нового аэродрома, который находился в двадцати километрах западнее

города Бешенковичи, я решил идти сам. На случай встречи с противником взял с собой майора Лабзукова — опытного и храброго воздушного бойца.

Лесную площадку нашли сравнительно быстро. Мы имели довольно смутное представление о ней. Знали, что когда-то туда летали легкие самолеты, обслуживавшие партизанский отряд.

В целях безопасности я приказал своему напарнику патрулировать над лесом, а сам пошел на посадку. Приземлился благополучно, но поело короткого пробега колеса штурмовика сразу же увязли в сыпучем грунте. Не выключая мотора, вылез из кабины, прошел по взлетной полосе, если можно так назвать небольшой клочок земли среди вековых сосен. Затем проручил туда и обратно. За машиной оставался глубокий след. Вижу, стрелок-радист качает головой: ну, мол, и аэродром...

— Ничего, — говорю ему, — работать можно. Давай-ка нарубим ветвей и обозначим ими взлетно-посадочную полосу.

Управившись с этим нехитрым делом, мы сели в самолет и взлетели. Тотчас же пристроился Лабзуков, и мы взяли курс на свою базу.

— Ну и пылища за вами поднялась! — сказал майор, подходя к моему самолету на стоянке. — Выше сосновых вершин. Как же с бомбами-то будем взлетать?

— С бомбами нельзя, самолеты увязнут. Сейчас доложу командующему.

Генерал Папивин внимательно выслушал меня.

— Грунт, говорите, плохой? Да-а... Положение осложняется... И тем не менее дивизия должна быть перебазирована. Это необходимо, товарищ Александров. Штурмовики должны быть готовы к боевым действиям против возможного прорыва немецких танков и пехоты.

— Но «илы» при полной бомбовой нагрузке не смогут взлететь с этой площадки. Как же быть, товарищ генерал?

Папивин сделал небольшую паузу, затем приказал:

— Бомбы не подвешивать. Возьмите с собой эрсы и полный пулеметно-пушечный комплект.

Так мы и поступили.

Полки перебазировались на лесной аэродром, рассредоточили свои самолеты на опушке, хорошо замаскировали их, организовали боевое дежурство.

На рассвете к нам приехал командующий фронтом генерал армии И. Х. Баграмян. Следом появились семь истребителей, сопровождавших военно-транспортный самолет. Двухмоторный воздушный корабль приземлился. Из него вышел Маршал Советского Союза А. М. Василевский. Я доложил ему о том, что

здесь базируется 335-я Витебская авиадивизия штурмовиков. Приняв рапорт, маршал поинтересовался, полностью ли укомплектовано соединение летным составом и самолетами, хорошо ли знают авиаторы свои задачи на предстоящий период.

Несколько позже нам стало известно, что представитель Ставки подвел итоги Витебско-Полоцкой операции, лично ознакомился с обстановкой на 1-м Прибалтийском фронте и дал необходимые указания о дальнейшем развертывании наступления в Прибалтике.

Вскоре после отъезда маршала А. М. Василевского и генерала армии И. Х. Баграмяна мы перелетели на новый аэродром, ближе к фронту, и стали обеспечивать наступление 19-го танкового корпуса на либавском направлении. Один за другим поднимаются штурмовики в небо и, собравшись в группу, идут на запад. Среди других уходят на задание экипажи комсомольцев Андреева и Руднева. На фюзеляжах их самолетов крупными буквами написано: «За Зину Туснолобову», «За юных героев-подпольщиков города Кривой Рог».

Я смотрю на эти надписи и вспоминаю комсомольское собрание в 683-м штурмовом авиационном полку, где мне довелось присутствовать при обсуждении двух необычных писем. Одно из них пришло от бывшего старшины медицинской службы Зинаиды Туснолобовой, второе — от учащихся и преподавателей криворожской школы.

«Дорогие мои друзья, — писала Зина. — Пусть это письмо дойдет до сердца каждого из вас. Его пишет человек, которого немцы лишили всего: счастья, здоровья, молодости. Мне 23 года. Вот уже 15 месяцев я прикована к госпитальной койке. У меня нет ни рук, ни ног. Это сделали немцы».

Далее девушка сообщала, что, будучи медицинской сестрой, она вынесла с поля боя 123 раненых бойца с их личным оружием. Во время одной из вражеских атак Зина была ранена в ноги. Она притворилась мертвой. Увидев безжизненное тело русской девушки, фашисты начали топтать ее, бить прикладами.

«И вот я прошу вас, мои родные, когда пойдете в атаку, вспомните меня и не щадите проклятых фашистов. Истребляйте их, как бешеных псов. Отомстите им за меня, за сотни тысяч русских невинных девушек, томящихся в немецком рабстве. У меня есть брат, но он не может больше мстить за меня. Он тоже остался без рук...»

В письме криворожцев говорилось, как гитлеровцы зверски расправились с молодыми патриотами, которые помогали взрослым бороться за освобождение родного города.

Помощник начальника политотдела дивизии по работе среди

комсомольцев П. Ефимов и комсорг полка Б. Котляревский в своих выступлениях призывали молодежь горячо откликнуться на письма, полные горечи и душевной боли, еще беспощаднее громить оккупантов, мстить им за слезы и кровь советских людей, за разрушенные города и села.

Затем слово взял член комсомольского бюро части летчик Петр Андреев.

— Я думаю, — сказал он, — что среди нас нет ни одного человека, которого бы не взволновало письмо Зины Тусноловой. Мне хочется кричать от гнева. Призываю всех — никакой пощады захватчикам! Я напишу на фюзеляже своего самолета: «За Зину Туснолову» — и до последней капли крови буду мстить врагам за героическую девушку.

Потом выступил летчик Аркадий Руднев:

— Юные подпольщики Кривого Рога погибли в страшных застенках гестапо. Они боролись за свободу нашей Родины, боролись всеми доступными им средствами. Юноши и девушки помогали нам, фронтовикам. Их самоотверженность вызывает чувство гордости за наших советских людей. Обязывает каждого из нас бить проклятых фашистов смертным боем. Прошу командование разрешить мне сделать на фюзеляже моего самолета надпись: «За юных героев-подпольщиков города Кривой Рог».

Просьбу обоих летчиков удовлетворили. И комсомольцы с честью оправдали это высокое доверие. Вместе с другими летчиками громили они фашистов в районе Витебска, Полоцка, Кенигсберга, на Земландском полуострове. Первые награды Петр Андреев и Аркадий Руднев получили за освобождение Полоцка в июле 1944 года. Войну они закончили Героями Советского Союза.

Кстати говоря, в боях за Полоцк отличились многие авиаторы нашей дивизии. От имени Президиума Верховного Совета СССР и высшего командования я вместе с начальником политотдела И. Т. Калугиным вручал ордена летчикам В. Гуляеву, И. Платонову, Н. Осипову, В. Сухачеву, В. Карпецкову, М. Саломатину. В четвертый раз Родина отметила отважного офицера М. М. Папсуева, получившего орден Отечественной войны 1-й степени.

Капитан Михаил Михайлович Папсуев прибыл к нам на должность штурмана полка. Знакомясь с ним, я узнал, что он еще до войны начал службу в авиации, летает на многих типах боевых самолетов. 22 июля 1941 года в три часа дня Папсуев в составе эскадрильи пикирующих бомбардировщиков «Петляков-2» бомбил немецкий аэродром близ города Галац на Дунае. Гитлеровцы не ожидали налета нашей авиации. Их самолеты стояли на летном поле. Шла подготовка к очередному вылету. Пе-2, которые вел

Михаил Папсуев, спикировали прямо на аэродром. С первого же захода были уничтожены два самолета, несколько бензозаправщиков, разрушен ангар. Затем эскадрилья сделала еще три захода, в результате которых сгорело 16 бомбардировщиков, взлетел на воздух склад горюче-смазочных материалов, вышла из строя взлетно-посадочная полоса. Гитлеровцы не стали восстанавливать аэродром, боясь повторных налетов.

По возвращении с боевого задания капитана Папсуева ждала большая радость: комиссар полка П. И. Арестов вручил ему партийный билет.

Возвратимся, однако, к событиям июля 1944 года. Как опытного авиационного командира капитана Папсуева направили в 19-й танковый корпус. Задача офицера состояла в том, чтобы наводить штурмовики на цели, информировать по радио летчиков о фактической воздушной и наземной обстановке. В его распоряжение выделили бронетранспортер с радиостанцией и зенитной установкой крупнокалиберных пулеметов.

В один из пасмурных дней, когда небо было плотно закрыто низкими облаками, танковые части стали выдвигаться к линии фронта. На рассвете следующего дня загрохотали залпы орудий — началась мощная артподготовка. Под прикрытием огня к реке выходили саперы, подтягивались и противотанковые орудия, которые прямой наводкой били по противоположному берегу.

По наведенному саперами мосту танковый корпус устремился на запад. В это время над переправой появилась семерка наших штурмовиков, ведомая заместителем командира эскадрильи 683-го авиаполка старшим лейтенантом Борисом Падалко. Хорошо зная обстановку, капитан Папсуев перенацелил самолеты, направив их на вторую линию обороны противника — восточное населенного пункта Трешкяй. Штурмовики, поочередно входя в пикирование, сбросили бомбы, затем обстреляли вражеские траншеи из эрэсов, пушек и пулеметов.

19-й корпус наступал по трем направлениям. В центре шла механизированная бригада, справа и слева от нее — две танковые бригады. Отходя, гитлеровцы цеплялись за каждый населенный пункт, за каждую деревню. Однако несмотря на упорное противодействие, наши войска при поддержке авиации вели успешное наступление.

Переходы были трудными, особенно ночью. В целях маскировки автомобили, тягачи и танки двигались с погашенными фарами. Иногда один из членов экипажа выходил на дорогу, прикреплял газету на спину и шел вперед. Ориентируясь по этому белому пятну, водитель вел машину. И

так порой двигались не один десяток километров.

В районе города Седа колонна, в которой находился М. Папсуев, была остановлена артиллерийским огнем. Гитлеровцы стреляли из хутора и леса. Кругом рвались снаряды, свистели пули. Подоспевший на виллисе командир бригады приказал прочесать этот район. Группы автоматчиков вошли в лес и завязали с противником бой. На помощь товарищам срочно вылетела группа штурмовиков, возглавляемая командиром эскадрильи 683-го полка С. М. Ковальчиком. По команде капитана Папсуева он развернул самолеты, и они обрушили свой удар на хутор.

Затем появились «катюши». Сделав по несколько залпов, гвардейские минометы быстро уехали. Бой не затихал. Видно было, как пошли в атаку знаменитые тридцатьчетверки. С КП командира мехбригады мне передали условным кодом:

— Ждем помощи!

Я немедленно приказал поднять в воздух несколько групп самолетов. Их повели к цели П. Луптов, Ф. Тихонов, П. Андреев и А. Поляков. На подходе к заданному району штурмовики попали под сильный обстрел зенитной артиллерии. Поскольку Ил-2 шли на малой высоте, по ним фашисты стреляли не только из зенитных орудий, но даже из пулеметов, автоматов, карабинов и пистолетов.

Вражеский снаряд пробил мотор на самолете лейтенанта Н. Боброва. Продолжать полет было опасно. И тогда капитан М. Папсуев подсказал летчику направление посадки. Постепенно снижаясь, отворачивая то вправо, то влево, лейтенант не прекращал вести огонь из пушек и пулеметов. Он посадил горящую машину в расположении наших войск. За самоотверженность при выполнении воинского долга командир экипажа Н. Бобров был награжден орденом Красной Звезды.

Подавив вражеский узел обороны, танкисты снова пошли вперед. Наступление корпуса, выход его к Балтийскому морю позволяли отрезать большую группировку войск противника под Ригой. Гитлеровцы понимали это и всеми силами и средствами противодействовали продвижению на запад советских танковых и других частей. В районе Приекуле — Салдус наши войска встретили сильный артиллерийский огонь. Все попытки с ходу овладеть этими населенными пунктами успеха не принесли. Заранее подготовленная оборона противника, проходившая вдоль железной дороги от Приекуле до Мемеля, оказалась довольно прочной.

Наземным войскам снова потребовалась помощь штурмовиков. Однако густая облачность и частые дожди

ограничивали нашу активность. Тогда мы решили изменить тактику. Стали действовать небольшими группами — по 2–4 самолета. Бомбили в основном с бреющего полета, летали на свободную охоту. Такие полеты разрешались хорошо подготовленным экипажам, в совершенстве владевшим самолетовождением в сложных метеорологических условиях.

Однажды в штаб дивизии сообщили, что необходимо уничтожить вражеский железнодорожный эшелон, подходивший к станции Приекуле. На боевое задание послали группу штурмовиков во главе с мастером бомбометания майором Г. Денисовым. Неблагоприятная погода не помешала авиаторам точно выйти на цель и нанести по эшелону сосредоточенный бомбовый удар. Фотоаппаратура, установленная на самолетах, запечатлела горящие вагоны и другие очаги пожаров.

Разумеется, одиночными экипажами или небольшими группами штурмовиков мы не могли оказать существенное воздействие на вражескую оборону в районе Приекуле — Скалдус. а нанести массированный удар не позволяли метеоусловия. Вскоре туманы и дожди вообще приковали самолеты к аэродрому. Воспользовавшись этим обстоятельством, гитлеровцы предприняли контратаку. Они ввели в бой самоходные орудия, танки, механизированную пехоту и, не маскируясь, двинулись на позиции наших наземных войск.

— Дайте хоть несколько штурмовиков, — получили мы радиогранму.

Но кого послать, если облачность, как говорят летчики, ниже костыля? Боевое дежурство несли экипажи Героя Советского Союза капитана А. Миронова. Я вызвал командира эскадрильи на КП, объяснил ему обстановку.

— Товарищ капитан, — говорю Миронову, — погоды нет, по лететь надо.

— Есть, товарищ полковник!

Спустя несколько минут самолеты, разбрызгивая лужи, вырулили на старт. Получив разрешение на взлет, они с трудом отрывались от земли и на границе аэродрома исчезали в белесомутной пелене. Радиосвязь с экипажами сразу прекратилась: низкая высота полета, резко пересеченный рельеф местности до предела сократили дальность радиопередач.

Меня мучили сомнения: «Может, я поторопился? Вдруг цель будет закрыта туманом? И наземные войска не выручим и летчиков погубим...»

Около командного пункта собрались летчики и техники. Все говорили только об одном — на какой запасной аэродром посадить находящиеся в воздухе машины. Но ничего подходящего

не придумали. Кругом — леса и болота.

Время тянулось мучительно медленно, а от капитана Миронова не поступило ни одной радиogramмы. Где его экипажи, что с ними? Горючего у них осталось, по расчету штурмана полка майора Петрова, на двадцать — двадцать пять минут полета.

Наконец в динамике на командном пункте раздался треск помех, среди которых мы едва различили голос Миронова. Тотчас же передали ему, что аэродром вот-вот закроется туманом и что нужно немедленно садиться.

— Внимание! — предупредил капитан свои экипажи. — Всем держаться в пеленге, не отрываться. Каждого на посадку завожу я. Сам сажусь последним.

Миронов буквально передавал самолеты с неба на землю. Едва коснувшись грунта, они скрывались за плотным молочным занавесом. Никто не видел, как приземлилась машина командира эскадрильи. Только по резким выхлопам мотора, доносившимся из тумана, мы определили, что его штурмовик заканчивает пробег.

Все стихло. Летчики и воздушные стрелки, вернувшиеся с боевого задания, пришли на КП. Им задавали десятки вопросов: какая погода на маршруте, как действовали в районе цели, какое сопротивление оказал противник, трудно ли было производить посадку...

Когда улеглось волнение, капитан Миронов доложил:

— На подходе к цели облачность стала редеть. Немцы не ожидали налета, поэтому никакой противовоздушной обороны не организовали. Мы били по ним с малой высоты, наверняка. Промехов не было. На обратном пути прошли над нашими позициями. Бойцы от радости бросали вверх шапки, в знак приветствия махали руками. В общем, задание выполнено. Потерь нет.

Я поздравил летчиков и приказал командиру полка вручить Миронову и его подчиненным фотографии, запечатлевшие результаты их боевых действий. К каждому снимку были приклеены фотокарточки участников этого трудного вылета.

Используя паузу, вызванную ненастьем, техники, механики и другие специалисты приводили в порядок самолеты, моторы, вооружение, радио- и электрооборудование. Опытный был у нас технический состав. Нередко машины возвращались с поврежденным рулевым управлением, изрешеченными плоскостями и фюзеляжами, пробитыми бензобаками. Порой казалось, что самолет уже не восстановить. Но труженики — друзья и помощники летчиков — проявляли инициативу, смекалку, работали день и ночь и все же вводили в строй боевые

машины.

В 6-м Московском гвардейском полку было много земляков-ярославцев, в том числе летчик Анатолий Смирнов и техник-лейтенант Николай Воробьев. Однажды А. Смирнов привел с задания свою машину в таком состоянии, что для ее восстановления, по мнению ремонтников, требовалось около недели. Каково же было удивление, когда Н. Воробьев уже через двое суток доложил:

— Самолет к вылету готов.

— Как вам это удалось? — спросил его инженер Морозов.

— Командир очень просил... Ну, вот ребята из эскадрильи и помогли мне заменить на машине руль высоты, тягу элерона, тросы аварийного выпуска шасси, заделать пробоины в планере...

«Иды» приходилось ремонтировать не только на аэродромах или в полевых авиаремонтных мастерских. Поврежденные штурмовики иногда приземлялись на нейтральной полосе — между нашим передним краем и окопами противника. Техники и в этом случае находили выход.

Герой Советского Союза Н. И. Чувин, едва перетянув линию фронта, произвел вынужденную посадку в непосредственной близости от немецкой обороны. Чтобы машина не попала в руки врага, ее нужно было эвакуировать. На выполнение этого задания послали специальную команду во главе с техник-лейтенантом Михаилом Стоюкиным. Под огнем немецких минометчиков, пулеметчиков и автоматчиков участники команды сумели разобрать Ил-2 и на тягаче вывезли его на свой аэродром. За умелые действия и личную отвагу ярославца Михаила Стоюкина наградили орденом Красной Звезды.

Был случай, когда Николай Иванович Чувин привел из боя свой штурмовик, буквально изрешеченный осколками вражеских снарядов. Техники насчитали триста пробоин. Даже не верилось, что капитану удалось вырваться из свинцового ливня на таком «решете». Однако это был факт. И технический состав восстановил самолет.

— Спасибо, друзья! — поблагодарил летчик специалистов.

Однажды Ил-2, который обслуживали техник-лейтенант Марковский, механик старший сержант Елисеев и моторист рядовой Тверетинов, был сильно поврежден зенитной артиллерией. Однако летчик все-таки дотянул до своего аэродрома и приземлился. Осмотр показал, что самолет был небоеспособен — требовался сложный ремонт двигателя и планера.

На исходе дня поступил приказ: полку перебазироваться на другой аэродром, так как противник прорвал линию нашей

обороны. Марковский упросил командира части, чтобы он разрешил ему, Елисееву и Тверетинову остаться. Они не хотели бросать штурмовик, который, по их мнению, можно было восстановить.

— Хорошо, — согласился командир, посоветовавшись с инженерами В. Е. Титовым и М. Р. Морозовым. — Завтра с рассветом пришло за вами По-2.

Техник, механик и моторист приступили к работе. Начали с самого трудного замены головки блока цилиндров. Запасного такого узла не было. Его пришлось снимать с другой машины, подлежащей уничтожению. Трудно представить себе весь объем работы. Нужно было на двух самолетах снять бронеплиты, почти полностью размонтировать два двигателя, а потом из них собрать один, произвести полную регулировку газораспределения и зажигания.

До утра специалисты не смыкали глаз, но машину отремонтировали. Особую сноровку при этом проявил старший сержант Елисеев, обслуживший 270 боевых вылетов и восстановивший совместно с пармовцами 15 самолетов.

Оборудовав для себя укрытие и замаскировав штурмовик, друзья стали ожидать По-2. Неожиданно появился немецкий самолет-разведчик. Он сделал над аэродромом круг, обозначив его кольцом белого дыма. Значит, скоро сюда прилетит вражеская авиация.

— Успеют ли наши? — забеспокоился моторист.

— Успеют, — подбодрил его Марковский. — Сам командир полка обещал.

Наконец из-за леса вынырнул По-2. Он с ходу приземлился и подрулил к замаскированному штурмовику. Один из прибывших летчиков быстро вскочил в кабину «ила», с помощью техника запустил и опробовал мотор. Двигатель и приборы работали нормально.

Марковский приказал Тверетинову сесть на По-2, а сам с Елисеевым кое-как втиснулся в кабину воздушного стрелка Ил-2. Летчик дал газ, и машина пошла на взлет. За границей аэродрома штурмовик обогнал летевшего над лесом «кукурузника».

Командование полка представило техника, механика и моториста к правительственным наградам, а Елисееву, кроме того, было присвоено воинское звание старшина.

Пример исключительного трудолюбия, бережливости и высокой культуры в работе подавал своим подчиненным старший инженер дивизии Владислав Евгеньевич Титов. Он никогда не уезжал из части, если там не все самолеты были подготовлены к очередному боевому вылету. Подполковник не только

контролировал инженерно-технический состав, но и сам нередко надевал комбинезон и помогал авиаспециалистам устранять наиболее сложные дефекты непосредственно на самолете или двигателе.

Не секрет, что порой у нас не хватало запасных частей. И тут уж В. Е. Титов никогда не упускал случая снять все пригодное со списанной машины детали, агрегаты, уцелевшие узлы. Что же касается штурмовиков, возвращавшихся с боевого задания сильно поврежденными, то инженер принимал все меры к тому, чтобы полковые специалисты и пармовцы непременно восстанавливали их.

— Ничего страшного, друзья мои, — обычно говорил он ремонтникам, подлечим. Где же новых-то самолетов набраться? Надо беречь народное добро.

Однажды командир эскадрильи Ф. И. Садчиков сообщил Титову, что на лесной полянке неподалеку от шоссе-ной дороги лежит фюзеляж Ил-2. Я видел, как загорелись глаза инженера. Он сказал своему заместителю по ремонту М. Р. Морозову:

— Полетим, посмотрим. Может, исправный? Может, сел без горючего?

Кстати, В. Е. Титов летал самостоятельно. Еще до войны он окончил аэроклуб при ГК НИИ.

После осмотра самолет вытащили из зоны обстрела, восстановили и потом летали на нем, били фашистов.

Службу вооружения дивизии возглавлял майор И. А. Баранюк. Он сумел так обучить своих подчиненных, что оружие, которое они готовили, всегда действовало безотказно. Майор, несмотря на свои сорок с лишним лет, тоже нередко летал в кабине воздушного стрелка. Чаще всего он производил пристрелку пулеметов в воздухе, отлаживал оружие.

Как бы нештатной обязанностью И. А. Баранюка была организация обороны наших аэродромов. Это ему принадлежит инициатива создания специальных малых реактивных установок, с помощью которых он предотвратил нападение врага на аэродромы Бешенковичи и Повартичи. Командование по достоинству оценило заслуги офицера, наградив его вторым орденом Красного Знамени.

Отлично справлялся со своими обязанностями инженер по спецоборудованию А. Е. Лапшин. Приборы всегда, особенно во время полетов в облаках, тумане и ночью, были надежными помощниками летчиков.

Инженерно-технический состав всегда вызывал восхищение своим кропотливым повседневным трудом. Но летчики особенно гордились теми специалистами, которые при недостатке

воздушных стрелков садились в заднюю кабину к пулемету и летели в бой. Не раз и не два поднимались в воздух Ягодин, Васякин, Чаплин, Чесноков, Абросимов, Абрамов, Валдаев, политработники Смирнов, Труфанов, Ефремов и другие. Когда же эскадрильям с ходу после боя надо было садиться на новом аэродроме, все ведущие техники летели в составе экипажей, чтобы готовить самолеты к очередному боевому заданию.

Первая награда

7 августа 1944 года летчикам-штурмовикам Шабельникову, Тарасову, Соловьеву, Якубенко, Мушкинину и Шалдову поставили задачу — в 14 часов нанести удар по живой силе и артиллерии противника северо-западнее города Биржай (населенный пункт Спалвишкяй). «Ильюшины» сопровождали шесть истребителей Як-3.

Подойдя к расположению немецких войск, командиры экипажей Ил-2 увеличили интервал и дистанцию. Первым сбросил бомбы на цель ведущий группы капитан Шабельников. При выходе из атаки он увидел восемь Ю-87, шедших на высоте 400 метров к нашему переднему краю. Иван Шабельников радировал ведомым:

— Атакуем «юнкерсов»! — И первым выпустил пушечную очередь по флагману.

Бомбовоз задымил и врезался в землю. На развороте в прицел воздушного стрелка Сиверцева попал еще один «юнкере», и он не дал ему уйти. Таким образом, в первые же минуты воздушного боя экипаж лидера наших штурмовиков уничтожил два вражеских самолета. Это воодушевило однополчан Шабельникова. По примеру командира, летчик Д. Тарасов тоже атаковал один из немецких бомбардировщиков. Он нажал на гашетку, но оружие почему-то не стреляло.

— Оказывается, — рассказывал Тарасов после возвращения на аэродром, отштурмовавшись, я поставил на предохранитель пушки и пулеметы. Какая оплошность... Однако враг не ушел. Следовавший левее меня летчик В. Соловьев двумя очередями из пушек поджег фашиста. Товарищ исправил мою ошибку.

В разгар боя неожиданно появились немецкие истребители прикрытия «фокке-вульфы». Один из них бросился на самолет Соловьева.

— Слева «фоккер»! — предупредил Тарасов своего друга.

— Вижу, — ответил тот.

Стрелок-радист из экипажа Соловьева, видимо, замешкался, и вражеский истребитель успел произвести по штурмовику несколько очередей. В результате стрелок Харламов был тяжело ранен.

Шестерка «яков», возглавляемая капитаном Донцовым, одновременно вела бой с «юнкерсами» и «фокке-вульфами». Заметив фашистский истребитель, только что атаковавший Соловьева, капитан Донцов передал по радио своему заместителю старшему лейтенанту Шлыкову:

— Руководи боем. Я преследую «фоккера».

Поединок длился недолго. Донцов выбрал наиболее выгодную позицию и с дистанции 50–60 метров открыл по фашисту огонь. Немецкий истребитель неуклюже накренился на правое крыло, затем, кувыркаясь, упал в болото.

А в это время старший лейтенант Якубенко направил свой штурмовик на очередной «юнкере» и прицелился в бомболок. Короткая очередь из пушек, и бомбардировщик разнесло в щепки.

Атаки наших летчиков были настолько стремительны и успешны, что Ю-87 не выдержали натиска, смешались и начали беспорядочно покидать зону боя. Преследуя противника, капитан Донцов сбил еще одну машину. Свалившись в лесную чащобу, она превратилась в костер.

Теперь оставалось разогнать «фокке-вульфов». Одна ко на помощь к ним подоспело несколько Ме-109. И снова завязался горячий бой, в ходе которого наши истребители Шлыков, Гусев, Балагуров и Романов сбили по одному «мессершмитту».

Воздушная схватка уже заканчивалась, когда В. Соловьев доложил командиру группы штурмовиков:

— Стрелок в тяжелом состоянии. Иду на ближайший аэродром.

В строю осталось пять «илов». Истребители прикрытия, закончив работу, ушли на базу. Иван Шабельников тоже повел свою пятерку домой. И вдруг на его самолете задымил мотор. Штурмовик начал терять высоту и скорость.

— В кабине дым. Плохо вижу землю, — передал капитан по радио.

Его машина летела прямо на сарай.

— Иван, Иван! — пристроившись к нему, подсказывал Тарасов, — отверни влево.

Шабельников пролетел рядом с сараем, но впереди показался мост.

— Еще левее, еще!..

Командир группы миновал и это препятствие. Затем на малой скорости посадил машину на фюзеляж и оказал первую медицинскую помощь раненому воздушному стрелку Сиверцеву. Тарасов патрулировал над ними до тех пор, пока Шабельников не подал ему сигнал рукой: все в порядке, иди на аэродром.

Весть об успешном боевом вылете группы капитана Шабельникова немедленно облетела все полки дивизии. В частях и подразделениях состоялись беседы, были выпущены боевые листки и бюллетени, где рассказывалось о мужественных летчиках и воздушных стрелках, сбивших девять вражеских самолетов, уничтоживших несколько огневых точек и десятки

гитлеровских солдат и офицеров.

В воздушных боях над городом Биржай и во время прорыва обороны на участке Приекуле — Салдус отличились многие экипажи 355-й авиадивизии, в том числе и молодые летчики. Кажется, еще совсем недавно лейтенанта Александра Волкова считали «середнячком», не особенно выделявшимся среди однополчан. И вот я вижу на стенде около КП листок-«молнию». «Молодые летчики, берите пример с лейтенанта А. Волкова, учитесь у него выполнять противозенитный маневр», гласил текст.

Саша Волков — горьковчанин. Работая токарем на заводе Красное Сормово, он без отрыва от производства окончил в 1940 году аэроклуб имени П. И. Баранова. Самостоятельно поднявшись в небо родного города, юноша уже не мыслил себя вне авиации. «Буду учиться на военного летчика», — решил он. И мечта его сбылась. Александр окончил училище военных летчиков и вскоре был направлен на фронт, в пашу дивизию.

Боевую выучку лейтенант Волков приобрел под руководством мастеров штурмовых ударов майора П. Арефьева, капитана А. Миронова, старших лейтенантов Б. Васенина, Г. Красавина, В. Стригунова.

«Я попал в семью настоящих орлов», — писал Александр своим заводским друзьям после первого боевого вылета.

...В состав пятерки штурмовиков командир эскадрильи Арефьев, который был в ту пору еще капитаном, взял двух молодых однополчан — Волкова и младшего лейтенанта Болезнова. Самолеты пересекли линию фронта и взяли курс к перекрестку шоссе дорог под Паневежисом. Там, на стыке двух магистралей, образовалась пробка. Гитлеровские танки и автомашины вытянулись километра на два.

Под прикрытием старших товарищей в атаку пошли Болезнов и Волков. С первого захода они сбросили бомбы на танки. Затем остальные штурмовики обстреляли вражескую колонну зрэсами.

Внезапная атака «илов» вызвала в рядах противника панику. Танки и автомашины стали расползаться в стороны от дороги. Александр Волков увидел, как два «тигра», замаскировавшись в березняке, начали вести огонь по самолетам. Лейтенант взял их на прицел и выпустил по ним реактивные снаряды. Оба танка загорелись.

На выходе из пикирования Волков сделал левый крен, и его машина развернулась к Балтийскому морю. Перед глазами летчика открылся необозримый простор, изрезанный бурыми волнами. Где-то под ними лежала на дне советская подводная лодка, которую потопили гитлеровцы. На той подлодке воевал

брат Александра Волкова старшина 2-й статьи, секретарь комсомольской организации экипажа Павел Игнатьевич Волков...

Группа Арефьева сделала еще по два захода на цель. Александр Волков тоже сбросил остатки бомб и обстрелял разбегающихся гитлеровцев из пушек и пулеметов. На дорогах пылали вражеские танки и автомашины.

— Это вам за брата, сволочи! — зло проговорил лейтенант.

На обратном пути пятерку штурмовиков атаковали немецкие истребители. Больше всех пострадал самолет младшего лейтенанта Болезнова. Машина с поврежденным хвостовым оперением плохо слушалась рулей, теряла скорость. Болезнов понял, что до аэродрома не дотянуть, и приказал воздушному стрелку-радисту выпрыгнуть с парашютом. Высота была небольшая, поэтому радист дернул за вытяжное кольцо, будучи еще в кабине. Поток воздуха вытянул купол, стропы запутались на турельной установке пулемета. Стрелок оказался привязанным к штурмовику.

Беспокоясь за жизнь подчиненного, командир экипажа выбирал подходящую посадочную площадку. С большим трудом приземлился.

Воздушный стрелок рассказал Болезнову, как все произошло.

— Виноват, товарищ младший лейтенант, — добавил он в конце. — Первый раз попал в такую перепалку.

Вскоре из полка прилетел По-2, и Болезнов вместе с радистом благополучно прибыли на свой аэродром. А через два-три дня техники восстановили поврежденный в бою штурмовик.

Не так много времени прошло с тех пор, а эти два молодых командира экипажа уже вошли в строй, не раз ходили на задание и зарекомендовали себя смелыми воздушными бойцами. А сегодня вон лейтенанту Волкову посвящен листок-«молния».

— Растет молодежь, — удовлетворенно произнес майор Арефьев.

— Молодые техники тоже втягиваются во фронтовой ритм работы, — заметил инженер дивизии по ремонту М. Р. Морозов. — Жалоб на них ни в одном полку нет.

Напряженный боевой день клонился к вечеру. Последним произвел посадку Герой Советского Союза майор Н. Макаров. Он подрулил к лесу и выключил мощный мотор. Сразу стало тихо. Были слышны только немногословные распоряжения инженеров и старших техников. Механики и мотористы, специалисты батальона аэродромного обслуживания и ПАРМа расчетливо и деловито готовили самолеты к следующему вылету.

— Ну, на сегодня, кажется, все, — сказал Арефьев, посмотрев на стоянку боевых машин.

И вдруг из-за леса послышался шум моторов, Он постепенно нарастал, приближался к аэродрому. «Уж не противник ли?» — мелькнула тревожная мысль. В сумерках раздалась команда: «По целям! В укрытия!» Расчеты зенитных установок на всякий случай приготовились к бою.

А гул моторов все нарастал, становился явственнее. Теперь уже слух улавливал знакомое пение мощных двигателей. Затем четко вырисовались силуэты самолетов-штурмовиков.

— Наши! — радостно воскликнул инженер Морозов. Да, это были «илы». К нам летело пополнение. Стартовая радиостанция связалась с ведущим. Первую группу вел прославленный штурмовик дважды Герой Советского Союза капитан И. Ф. Павлов, вторую — Герой Советского Союза капитан А. И. Миронов. Только опытнейшие воздушные бойцы могли разыскать аэродром без ориентиров, среди леса.

С посадкой последнего самолета наступила ночь. В столовой, размещенной в землянке, ярко горели светильники, сделанные из гильз артиллерийских снарядов. Девушки из БАО быстро накрыли столы для летчиков и воздушных стрелков, возвратившихся с задания. Официантки изучили вкусы и привычки авиаторов, знали, что кому подать на ужин.

Мы с начальником политотдела полковником И. Т. Калугиным внимательно слушали оживленные разговоры людей, вступали с ними в беседу, отвечали на интересующие их вопросы. Однако ветеранов мы сравнительно хорошо знали, были осведомлены об их боевых делах, — нам хотелось поскорее увидеть новое пополнение, только что прибывшее на аэродром.

— Все они не плохо справились с посадкой в условиях сумерек, — отметил Калугин. — Значит, толковые ребята.

— Да вот они и сами, — увидел я новичков, робко входящих в столовую. Товарищи офицеры! Прошу принять молодое пополнение в нашу боевую семью!

Тотчас же послышались возгласы: «Андрей! Борис! Сергей! Шура! Володя! Иван!.. Идите сюда!»

В землянке встретились друзья и товарищи по школе, запасным полкам. За столиками стало еще оживленнее... Воспоминания о минувших днях учебы, короткие рассказы о фронтовых буднях. Шутки, смех.

Наконец те, кому с утра надо было идти в бой, покинули столовую. Осталась прибывшая молодежь: младшие лейтенанты Бондаренко, Горажанский, Горбенко, Писк-лов, Феоктистов и другие.

Спрашиваем, как они подготовлены к бою. Первым отвечает Феоктистов, невысокий, худощавый юноша:

— Готовы, товарищ полковник!

— Это хорошо, — говорю ему. — Однако спешить не будем. Надо каждого из вас ознакомить с районом боевых действий, с особенностями полетов на штурмовку. Кроме того, вам надо изучить опыт передовых экипажей, старших товарищей.

Горбенко, высокий, плечистый летчик, с заметным разочарованием произнес:

— А нам говорили, что как только прибудем в часть, сразу же полетим на задание.

— Сейчас в этом нет необходимости, — ответил ему полковник И. Т. Калугин. — Но были случаи, когда приходилось, как говорится, с ходу посылать молодых летчиков в бой. Те нелегкие дни миновали, друзья мои.

В течение нескольких дней пополнение знакомилось с обстановкой, вживалось в коллектив. И вот наступило время боевого крещения вновь прибывших пятнадцати экипажей.

Кавалер трех орденов Красного Знамени капитан М. М. Папсуев вынес на старт боевое Знамя части. Перед молодежью с добрым напутствием выступили командир, прославленные ветераны. В этой торжественной обстановке новички дали слово биться с врагом мужественно и умело, защищать в бою командиров, оберегать друг друга от внезапного нападения фашистов.

Первые две шестерки повел на задание известный снайпер командир эскадрильи Г. Денисов, вторые две вылетели под командованием капитанов В. Рычкова и старшего лейтенанта С. Ковальчика.

Линия фронта выделялась рельефно. На опушке леса были видны неприятельские траншеи, скопление машин и живой силы. Фашистские самолеты не патрулировали над своими войсками. Это благоприятствовало для действий наших штурмовиков.

Еще перед вылетом мы предупредили ведущих, чтобы они, во избежание потерь, до минимума ограничили количество заходов на цель.

Молодежь точно выполняла команды своих ведущих. Вот летчики-коммунисты младшие лейтенанты Халеев и Феоктистов заметили, что из укрытия ведет огонь зенитная артиллерия. Доложив об этом своему командиру и услышав приказ: «Атакуйте!» — они вошли в пикирование и метким ударом заставили замолчать вражеские орудия, обеспечив тем самым свободу действий своим товарищам.

В этом вылете лейтенант И. А. Горбенко взорвал склад боеприпасов. Отличились и другие молодые штурмовики. Все пятнадцать экипажей удостоились благодарности командования.

На следующее утро молодежь снова поднялась в небо. Едва «илы» пересекли линию фронта, как попали в зону сильного зенитного огня. Умело маневрируя, капитан С. Ковальчик вывел своих подчиненных из-под обстрела и нацелил на скопление вражеских автомашин. Их насчитывалось около сотни. Планируя под углом 25 градусов с высоты 800 до 100 метров, летчики обрушили на колонну бомбовый груз. Многие машины загорелись. Среди гитлеровцев началась паника. Сделав еще заход, ведущий развернул свою группу на северо-восток. На ближайшей железнодорожной станции штурмовики обнаружили четыре воинских эшелона и атаковали их.

В общей сложности ведомые С. Ковальчика произвели 12 атак, уничтожив при этом свыше 20 машин и 5 вагонов с боеприпасами. Летчики не только выполнили боевую задачу, но и сфотографировали район боевых действий, где дополнительно обнаружили большое количество новых целей.

В этот район был немедленно направлен 683-й штурмовой полк. Одну из групп «ильюшиных» повел гвардии старший лейтенант Г. Иносаридзе. Командир и его ведомые Блелер, Полеводов и Бобров произвели 9 атак. Мастерски действовала также группа молодого ведущего лейтенанта А. Руднева, ставшего впоследствии Героем Советского Союза. Метким огнем штурмовики нанесли гитлеровцам большие потери.

Вечером командование наземных войск прислало летчикам благодарность за меткие удары по врагу с воздуха.

Все мы радовались успехам нашей молодежи. Совершив по 10–15 боевых вылетов, командиры экипажей стали свободно разбираться в наземной и воздушной обстановке. Наиболее отличившиеся были награждены орденом Красного Знамени.

М. П. Гаражанский вскоре сам стал ведущим группы. Смекалистый и отважный, он всегда возвращался с задания без потерь и пользовался в полку всеобщим уважением.

Тот самый невысокий, худощавый офицер Феоктистов, который готов был с ходу лететь в бой, за короткое время получил несколько наград. Иван Горбенко, отличавшийся своей рассудительностью, точностью поражения целей, тоже удостоился многих орденов. После войны он с отличием окончил академию имени Н. Е. Жуковского и сейчас в звании инженер-полковника продолжает службу в Военно-Воздушных Силах страны.

Много лет спустя после победы над врагом мне довелось встретиться с Борисом Васениным и Геннадием Красавиным. В дружеской беседе вспоминали нелегкие фронтовые дни.

— Никогда не забуду своего первого боевого вылета, — рассказывал Б. Васенин. — Мне тогда было приказано строго

держаться в строю за ведущим и все делать по его команде. Но вот мы пересекли линию фронта. Под крылом скопление немецких автомашин и другой техники. В азарте я забыл о наставлениях старших товарищей и безо всякой команды бросил самолет в атаку. Я мстил врагу за гибель родных и близких мне людей. Израсходовав весь боекомплект, отошел в сторону от объекта штурмовки и... не увидел ни одного своего самолета. Прорвался сквозь разрывы неприятельских снарядов и взял курс на восток. Посадку произвел на аэродроме, где базировались По-2. Дозаправив машину, вылетел в свой полк. Пожурили меня, конечно, за самовольные действия, однако простили. Молод был, не сдержан... И еще Борис Васенин рассказал об одном эпизоде. Это было западнее Кенигсберга, почти в конце войны. Группа штурмовиков, в которую входил и Васенин, атаковала немецкие суда. Вражеские зенитки били по «илам» с обоих берегов канала. Но вот огонь прекратился, и на самолет Бориса бросились несколько «фокке-вульфов», Драться с ними было бесполезно: слишком неравны силы. Поэтому Васенин круто спланировал и вывел машину почти у самой воды. На бреющем полете ему удалось прорваться к своему аэродрому. Правда, самолет его оказался весь в дырках.

— Решето, а не машина, — говорили техники.

В разговор вступил Геннадий Красавин:

— Молодые мы были, горячие. Иной раз без надобности подвергали себя риску. Меня в полку звали невезучим — семь раз сбивали, семь раз я покидал горящий самолет. А действуй я похладнокровнее, порасчетливее, четырех из этих случаев могло и не быть. Правильно отчитывал меня тогда Арефьев...

Да, летчики иногда допускали ошибки. Но в напряженной боевой обстановке, когда события развиваются очень быстро и чаще всего неожиданно, не всякий может мгновенно сориентироваться. Видимо, порой сказывалась запоздавшая реакция и у Геннадия Красавина. Тем не менее он, совершивший 146 боевых вылетов, считался, как и Борис Васенин, одним из лучших летчиков дивизии.

Мы получили приказ на штурмовку фашистской колонны танков в районе Даугавпилса. Бронированные машины двигались в сторону наших войск. Надо было преградить путь стальной лавине, нанести по ней удар еще на подходе к переднему краю.

Первой с аэродрома Кобольники поднялась эскадрилья Героя Советского Союза Федора Садчикова. Взлетая, самолеты оставляли за собой густые шлейфы пыли. Собравшись в группу, штурмовики пошли вдоль указанной дороги на высоте 500 метров. Вскоре ведущий заметил колонну танков.

— Атакуем! — приказал командир, и грозные машины одна за другой устремились на врага.

Из люков самолетов посыпались сотни противотанковых бомб. Несколько машин с уродливыми свастиками на бортах запылало. Эскадрилья повторила заход, обстреляв колонну реактивными снарядами и прицельными очередями из пушек. На этот раз противник открыл по штурмовикам огонь из всех противовоздушных средств.

— Делаем третий заход! — приказал ведущий группы. — Каждая пара выбирает цель индивидуально.

В. Гуляев и К. Шуравин заметили, что в голове колонны скопилось несколько автомашин, автоцистерн и зажатых между ними танков. Летчики нацелились на них, и вдруг Гуляев услышал по радио тревожный голос друга:

— Прощайте, ребята! За Родину!..

Владимир бросил взгляд на машину ведомого. Охваченная пламенем, она приближалась к земле. Не переставая стрелять, Константин направил свой штурмовик в самую гущу фашистской техники. Взметнулось гигантское огненное облако. Рвались цистерны с горючим, горели автомашины и танки. Константин Шуравин повторил бессмертный подвиг, совершенный четырьмя летчиками нашей дивизии: Александром Новиковым, Анатолием Блиновым, Иваном Орленко и Александром Малофеевым.

Долго пылал огромный костер, зажженный героем...

Позже, когда мы вели бои в районе Кенигсберга, один из художников воспроизвел подвиг Константина Шура-вина на стене здания, где размещался наш клуб. Не знаю, сохранилось ли это панно, но Костя Шуравин остался в нашей памяти навсегда.

Тяжелее всех переживал гибель друга Владимир Гуляев. Он мстил за него врагу беспощадно. Я и теперь, много лет спустя после войны, нередко встречаюсь с бывшим летчиком-штурмовиком. В свободное от репетиции и киносъемок время он заходит ко мне, и мы подолгу рассматриваем давнишние фотографии, читаем письма однополчан, потом отправляемся побродить по улицам столицы.

Как-то раз Володя предложил пройтись по улице Горького. Неторопливо шагая по ночной Москве, мы дошли до Александровского сада. У Кремлевской стены на могиле Неизвестного солдата горел вечный факел, символизирующий бессмертие героев, павших за свободу и независимость нашей Родины.

— Это память и о наших летчиках, Сергей Сергеевич, — тихо проговорил Владимир, будто боясь потревожить вечный сон тех, кто не вернулся с войны в родные семьи.

— Да, и о них...

Много боевых соратников погибло в отчаянных поединках с жестоким врагом. Однажды не вернулся с задания и экипаж Игоря Посохова. Его самолет нашли только в 1965 году.

Долго искали мы и место гибели экипажей лейтенантов Луканина и Тарелкина. Помог случай.

6-й Московский гвардейский штурмовой авиационный полк перелетел с полевой площадки, что находилась близ деревни Паньково, на аэродром, расположенный возле населенного пункта Сучки. Летчик Герой Советского Союза Дмитрий Тарасов и старший техник эскадрильи Постников неподалеку от аэродрома обнаружили обломки Ил-2. По номерам на моторе и агрегатах установили, что эта машина принадлежала лейтенанту Тарелкину.

Чтобы узнать, что случилось с лейтенантом и его напарником Луканиным, мы отправились к местным жителям. Они рассказали нам, что два штурмовика бомбили дорогу, заполненную гитлеровцами.

— Много немецких солдат полегло здесь, — говорил седобородый крестьянин из деревни Сучки. — Здорово, по-геройски дрались ваши летчики. Но уж очень мало их было... Сначала подбили один самолет. Потом другой летчик посадил свою машину в лесу. Его окружили немецкие автоматчики. Долго там продолжалась пальба. Гитлеровцы хотели взять летчика живым, но тот не давался. Тяжело раненного, они привели его в деревню, поставили у сарая и на глазах у всех жителей расстреляли. Три дня изверги не давали хоронить тело...

На четвертую ночь старик со своим внуком пробрались к сараю. Они положили тело в заранее сколоченный гроб и похоронили. Могилу замаскировали дерном.

Нам показали, где покоится прах героя-гвардейца. Мы установили, что это был лейтенант В. Тарелкин, и перезахоронили его. К могиле вынесли гвардейское Знамя полка. Летчики поклялись крушить врага до полной победы над фашистской Германией.

Клятву свою гвардейцы сдержали. Они прославили 335-ю штурмовую дивизию новыми боевыми подвигами. «Один за всех и все за одного» стало законом коллектива. Вот яркий пример товарищеской взаимовыручки в бою. Группа штурмовиков, выполнив боевое задание, возвращалась на свой аэродром. Заметив, что один из самолетов отстал от строя и начал разворачиваться в сторону, ведущий приказал Николаю Милашечкину помочь командиру экипажа восстановить ориентировку и привести его домой.

Милашечкин увеличил обороты мотора и догнал заблудившийся самолет. Вышел вперед, дал знак: «Следовать за мной». В это время по штурмовикам ударила зенитная артиллерия противника. На выручку товарищам поспешил летчик В. Стригунов и еще трое однополчан. Хотя горючего в баках «илов» оставалось на несколько минут полета, они атаковали зенитную батарею, заставили ее замолчать.

Когда группа приземлилась, капитан Ф. Садчиков выяснил причину потери ориентировки одним из его подчиненных. Оказалось, на машине заблудившегося летчика осколком снаряда раздробило стекло компаса. Командир эскадрильи объявил благодарность Николаю Милашечкину, который помог однополчанину избежать беды. Был поощрен и летчик В. Стригунов, подоспевший на выручку двум экипажам.

Опережая события, хочу сказать еще несколько слов о Николае Милашечкине. Он совершил 114 боевых вылетов и был представлен к званию Героя Советского Союза. Но в день 28-й годовщины Великого Октября летчик не вернулся с боевого задания. Позже выяснилось, что Николай, израсходовав весь боезапас, встретил группу немецких истребителей. Как ни маневрировал летчик, но его машину подбили, а сам он, обожженный и раненный, попал в плен. В январе 1945 года Милашечкин вместе с группой французских патриотов бежал от гитлеровцев.

В экипаже Милашечкина воздушным стрелком был старшина Жданович. Однажды в конце боя зенитный снаряд пробил кабину и оторвал ему ногу. Стрелок нашел в себе мужество доложить командиру: «Все в порядке, временно прекращаю связь». Шнуром от шлемофона он перетянул себе бедро, чтобы до посадки не истечь кровью.

На следующий день санитарный самолет По-2 увез Ждановича в госпиталь. Прощаясь с нами, он сказал:

— Друзья! Судьба нас разлучает, но душой и сердцем я с вами.

К сожалению, не знаю, где сейчас Жданович. До войны он служил в органах милиции в Москве.

Одним из лучших снайперов в дивизии считался воздушный стрелок Иван Александров. Он трижды спасал жизнь командиру экипажа, уничтожил три вражеских истребителя, за что был удостоен ордена Славы.

Последний полет он совершал с комсоргом эскадрильи Владимиром Изгеймом. К нам они прибыли в один и тот же день: Иван — из пехоты, Владимир — из запасного авиационного полка. Москвич Изгейм и ивановский рабочий Александров

подружились, и командир части Герой Советского Союза Василий Гаврилович Болотов зачислил их в один экипаж.

Надо сказать, что В. Г. Болотов, его штаб и заместитель по политчасти подполковник М. П. Доронин постоянно вели большую работу по воспитанию среди личного состава войсковой дружбы и товарищества. В этом они видели одну из главных причин боевых успехов однополчан. Василий Гаврилович, как никто другой, умел подметить индивидуальные особенности авиаторов, понять общие интересы, которые сближали воинов. По этому принципу он и комплектовал экипажи, звенья и эскадрильи.

Рассказывая мне об Изгейме и Александрове, Болотов вспомнил такой случай. Однажды в составе эскадрильи, которой командовал Герой Советского Союза майор Макаров, вылетел на задание и экипаж Владимира Изгейма. В районе цели на штурмовиков напали 32 немецких истребителя. Перевес был явно на стороне гитлеровцев: группу Макарова из восьми самолетов сопровождали всего четыре наших «яка».

Противник навязал тяжелый воздушный бой. Три «ила» в первые же минуты получили сильные повреждения и ушли на вынужденную посадку. В трудную обстановку попал и штурмовик Изгейма. Во время одной из атак немецкому истребителю удалось зайти «илу» в хвост. Ивана Александрова ранило, но он продолжал вести огонь, отражая нападение вражеских истребителей. Один из «фоккеров» вел себя особенно нахально. На большой скорости он начал сближаться.

— Левый крен, — подсказал Александров летчику... — Еще немного...

Владимир услышал, как глухо застучал пулемет воздушного стрелка. А через несколько секунд слева от штурмовика пронесся обвьятый пламенем вражеский истребитель.

— Спасибо, друг! — поблагодарил стрелка командир экипажа.

Ранение у Александрова оказалось настолько серьезным, что его пришлось немедленно отправить в госпиталь. В родной полк Иван вернулся в самый разгар боев за освобождение советской Прибалтики.

— Не долечился, сбежал? — строго спросил его Болотов.

— Не совсем так, товарищ подполковник, — смущенно ответил Александров. Меня все равно должны были вот-вот выписать. — Побоялся, что в другую часть направят. Вот и решил...

— Правильно решил. Молодец! — похвалил его Василий Гаврилович.

Изгейм и Александров снова стали летать в одном экипаже. Они получили задание произвести воздушную разведку и сфотографировать занятый гитлеровцами аэродром под Бержаем. Штурмовик пересекал линию фронта с запада на восток, когда по нему открыли огонь вражеские зенитки.

Сильный удар потряс машину. Летчик опробовал управление — все в порядке. Затем по самолетному переговорному устройству он попытался вызвать стрелка. Но Александров молчал. Владимир Изгейм подумал, что его товарищ ранен. Перед самым аэродромом в кабину начал проникать едкий дым. Его накапливалось все больше и больше. Нечем стало дышать. А земля еле просматривалась. Владимир сажал самолет почти наугад.

Мы видели, как штурмовик Изгейма, приземляясь, чуть не врезался в лес. Летчик выпрыгнул из самолета и попытался открыть фонарь кабины стрелка. Подоспели техники. Ломиком они быстро открыли фонарь. Но Иван Александров уже не нуждался в помощи. Он лежал в тлеющем комбинезоне, рука его застыла на рукоятке пулемета.

Похоронили отважного комсомольца со всеми воинскими почестями.

За гибель Ивана Александрова враг жестоко поплатился. В боях за Прибалтику до конца 1944 года воздушные стрелки вместе с летчиками дивизии уничтожили 57 фашистских самолетов.

Паневежиская операция закончилась. Войска 1-го Прибалтийского фронта разгромили узлы сопротивления на подступах к городу, ликвидировали эсэсовские части и 22 июля полностью овладели Паневежисом — крупным узлом коммуникаций и важным опорным пунктом обороны гитлеровцев, прикрывавшим основные пути из Прибалтики в Восточную Пруссию.

За образцовое выполнение заданий командования в этих боях указом Президиума Верховного Совета СССР наша дивизия была награждена орденом Красного Знамени.

Штурмовой натиск

В ожидании крупного наступления советских войск на Ригу гитлеровцы значительно усилили свою группировку. Лесные массивы, топкие болота, многоводные реки в сочетании с глубоко эшелонированными и хорошо подготовленными в инженерном отношении рубежами превратили город Ригу в мощный оборонительный район.

Учитывая сложные условия, в которых предстояло наступать, и не желая нести большие потери, Верховное Главнокомандование решило перенести главный удар с рижского направления на шяуляйско-мемельское.

В район Шяуляя были переброшены три общевойсковые, одна танковая армии, несколько отдельных корпусов и дивизий. В короткий срок войска совершили марш протяженностью до 240 километров.

Перегруппировка частей и соединений была произведена скрытно. Противник так и не разгадал нашего замысла. В своих разведсводках фашисты продолжали сообщать, что советские войска остаются в обороне. Их заблуждение было нам на руку.

...На войне не только воюют, не только совершают подвиги. Отмечают и праздники. День Военно-Воздушного Флота в августе 1944 года мы встречали торжественно. Летчики, техники, механики, другие специалисты Московского, Витебского и Полоцкого полков нашей орденоносной дивизии получили много писем, посылок, а девушки преподнесли воинам цветы. Я не помню более дорогих сердцу букетов.

За три с лишним года боев я, казалось, впервые увидел летчиков без комбинезонов. На их гимнастерках блестели ордена и медали. Опаленные солнцем и ветром лица авиаторов светились радостью. Как они сейчас не были похожи на тех суровых и сосредоточенных летчиков, которых я видел перед боевыми вылетами. Во всех частях состоялись собрания личного состава. Люди вспоминали минувшие бои, с гордостью называли имена прославленных однополчан, говорили о том, что каждый из них может и обязан сделать для окончательного разгрома немецко-фашистской Германии. Все понимали: ничто уже не могло спасти разбойное государство от катастрофы. Но оставшаяся часть пути к полной победе была нелегкой и требовала максимального напряжения сил.

Особенно торжественно проходило собрание в 6-м Московском гвардейском полку. Командир части подполковник К. П. Заклепа зачитывал письмо земляков Герою Советского Союза

Ивану Фомичу Павлову. Трудящиеся Кустаная писали о том, какой богатый урожай они собирают. Больших успехов на уборке добился колхоз «Красная оборона» Кустанайского района, где родился Павлов.

«Здесь мобилизованы все внутренние резервы, — сообщалось в письме. Косить хлеба серпами и косами вышли 84 колхозника и колхозницы. 70-летний старик Гавриил Иванов ежедневно выкашивает косой 30–40 сотых гектара, дед Павел Самохин — по полгектара в день. Ивану Фомичу Павлову не придется краснеть за своих земляков».

Запахом родных полей и лесов веяло от этих строк. Как будто дома побывали. Становилось светлее на душе. Хотелось скорее вернуться домой, но дорога туда вела через войну.

Гвардейцы послали в Казахстан ответ:

«Как всегда, мужественно и бесстрашно сражается с врагами ваш земляк Герой Советского Союза гвардии капитан Иван Фомич Павлов. Он установил своеобразный рекорд: первым в части совершил 200 боевых вылетов на своем штурмовике».

Кустанайцы прислали гвардейцам подарок — самолеты-штурмовики, построенные на их сбережения. Эти машины были вручены лучшим летчикам звена офицера Смирнова.

Спустя некоторое время Павлов писал землякам на родину:

«Сегодня мы можем сообщить, что летчики звена Анатолия Смирнова на ваших самолетах совершили уже 50 боевых вылетов. Штурмовики уничтожили 8 танков, 32 автомашины, истребили до 300 фашистских солдат и офицеров, подавили огонь 6 артиллерийских и минометных батарей, в воздушных боях сбили три „Фокке-Вульфа-190“».

Из скромности Иван Фомич не написал, какой тяжелый бой недавно выдержал он сам. Группа состояла из семи экипажей. Выйдя на цель, находившуюся в восьми километрах восточнее города Бауска, штурмовики на высоте 800 метров были атакованы восемнадцатью немецкими истребителями.

Первая группа «фоккеров» заходила справа сверху, вторая — снизу сзади, третья — справа под ракурсом четыре четверти. Капитан Павлов мгновенно оценил обстановку, выбрал наиболее выгодный маневр. Наши самолеты встали в круг и по спирали начали снижаться к земле, чтобы не дать возможности гитлеровцам атаковать снизу — ударить в самое уязвимое место «илов». Тактический прием удался. Атака не принесла врагу успеха. Более того, он недосчитался одного самолета, который был сбит воздушным стрелком экипажа Павлова гвардии старшим сержантом Мамыриным.

Вторая группа немецких истребителей заходила снизу, чтобы

завладеть пространством на малой высоте и сорвать тактический замысел штурмовиков. Но противник опоздал. Благодаря энергичному маневру наши самолеты снизились настолько, что «фокке-вульфы» уже не могли атаковать снизу, иначе они врезались бы в землю. Отказавшись от своего замысла, гитлеровцы начали «выныривать» в 40–50 метрах от «ильюшиных». При этом И. Ф. Павлов поджег еще одного стервятника, а старший лейтенант Шахов и его воздушный стрелок старший сержант Ванин сбили каждый по «Фокке-Вульф-190».

Тактика, избранная нашими летчиками, вполне оправдала себя. Снижаясь, штурмовики оттягивали врага в глубь нашей территории. Каждый экипаж знал свою задачу — одни отражали нападение ФВ-190 сверху, другие — снизу.

После первой, неудачной атаки истребители противника перегруппировались и снова бросились на группу Павлова. Но врага встретил плотный огонь из пушек, пулеметов и реактивных снарядов. Четырехкратное численное превосходство не помогало фашистам, несмотря на то что Ил-2 был значительно тяжелее «фокке-вульфа» и не обладал такой, как у него, маневренностью. Решающую роль в достижении этого успеха сыграли высокая выучка советских летчиков, их чувство локтя в бою, огневая мощь и хорошая защищенность крылатых танков.

Раздосадованные неудачными атаками и потерей четырех самолетов, гитлеровцы оголтело бросались на штурмовиков с разных сторон. А «ильюшины», обороняясь, все тянули и тянули к своему аэродрому. На машинах было много повреждений. Однако никто из состава павловской группы не только не погиб, но даже не был ранен.

Возвратившись на аэродром, командир полка подполковник Заклепа, который тоже ходил на задание в составе отважной семерки, доложил мне, что летчики и воздушные стрелки сражались самоотверженно.

— Преклоняюсь перед искусством капитана Павлова руководить боем, — сказал он в заключение.

Политический отдел дивизии организовал в частях беседы, выпуск стенгазет, боевых листов, бюллетеней и листовок-«молний», посвященных воздушному бою группы дважды Героя Советского Союза И. Ф. Павлова с 32 немецкими истребителями. В одной из стенных газет я прочитал короткую заметку младшего лейтенанта В. Карпецкова. Заканчивалась она словами: «Безумству храбрых поем мы песню!»

Я хорошо знал этого молодого светловолосого летчика, уроженца села Борисово, Горьковской области. Невысокий

ростом, ладный и подбористый, Василий Карпецков один из первых среди новичков эскадрильи капитана А. И. Миронова получил и в совершенстве освоил боевой самолет. Когда я проверил его знания и летное умение, у меня сложилось впечатление, что Василий — не вчерашний выпускник училища, а зрелый воздушный боец.

В обыденной жизни он как бы стеснялся показать перед сверстниками свое превосходство в знаниях и способностях. Зато в воздухе он буквально преображался. Вскоре о молодом штурмовике Василии Карпецкове заговорил весь полк. В самой сложной обстановке летчик умел отыскать батареи и аэродромы врага, метко бомбить и стрелять.

Эти способности, а вернее, дар воздушного бойца особенногодились ему, когда дивизия действовала в Прибалтике. Мы непрерывно атаковали врага, уничтожали его танки, расстреливали артиллерийские, минометные батареи и пехоту.

Карпецков в этих тяжелых боях проявил себя настоящим героем. Его наградили орденом Красного Знамени, приняли в члены партии. О таких людях говорят, что они из особого материала.

В составе группы, которую водил капитан Миронов, Василий всегда отличался. В одном из полетов он четырежды атаковал цель, поджег два танка, уничтожил зенитную батарею противника. Но в момент выхода из пикирования самолет младшего лейтенанта получил повреждение. Командир приказал Карпецкову следовать на свой аэродром в сопровождении истребителей прикрытия.

Уже в начале обратного маршрута на самолет Карпецкова набросились несколько «Мессершмиттов-109». Немецкие летчики рассчитывали на легкую добычу: штурмовик поврежден и добить его не составляет большого труда. Однако они просчитались. «Яки», прикрывавшие Ил-2, мужественно обороняли экипаж Карпецкова, да и. Василий со своим стрелком-радистом умело давали отпор врагу.

Но вот на борту штурмовика кончились боеприпасы, и фашистские истребители, сковав действия «Яковлевых», атаковали «ил», вывели из строя радиостанцию и органы приземления — вырванное взрывом шасси беспомощно болталось под фюзеляжем.

И все же под прикрытием товарищей Карпецков долетел до своего аэродрома. Не имея возможности приземлиться на узкой, ограниченной с трех сторон лесом взлетной полосе и связаться по радио с командным пунктом, летчик написал записку, положил ее в шлемофон, который туго перевязал и, пролетая над КП,

сбросил. Мне принесли этот импровизированный выпел. На неровно оторванном клочке бумаги, исписанном крупными буквами, Василий сообщал: «Садиться на аэродром не могу: машина развалится. Да и полосу загорожу, сорву боевые вылеты товарищей. Сажусь на шоссе».

На глазах у всех младший лейтенант развернул едва державшийся в воздухе штурмовик и повел его на посадку. При соприкосновении с землей шасси отвалилось, и самолет приземлился на фюзеляж.

В тот же день Василий Карпецков на другом Ил-2 совершил еще два боевых вылета. Вечером я вручил отважному летчику-коммунисту орден Славы.

А несколько дней спустя в одном из ожесточенных воздушных боев младший лейтенант Василий Карпецков пал смертью храбрых...

В двадцатых числах августа 1944 года наши войска, успешно наступая, продвигались с боями к взморью юго-западнее Риги. Они разъединяли мощную немецкую группировку. Чтобы спастись от разгрома, гитлеровцы сосредоточили в районе Шяуляя значительные силы, в том числе большое количество танков, нацеленных во фланг нашим войскам. Резко активизировала действия вражеская авиация.

В такой сложной обстановке 335-й штурмовой авиадивизии совместно с другими частями предстояло сорвать наступление противника под Шяуляем.

В воздух поднялась эскадрилья штурмовиков. Первую четверку вел заместитель командира эскадрильи В. Сологуб, вторую — Н. Платонов. Их сопровождала восьмерка Ла-5. Еще до подхода к линии обороны гитлеровцев летчики заметили чуть впереди и справа от себя группу Ю-87. Они шли под прикрытием истребителей ФВ-190.

Лидер «ильюшиных» решил атаковать бомбовозы на встречных курсах. О своем намерении В. Сологуб сообщил по радио истребителям прикрытия. «Лавочкины» должны были отсеять «фоккеры» от бомбардировщиков.

По команде В. Сологуба обе четверки Ил-2 повернули на противника, выстроились по фронту и перешли в набор высоты. Сближались очень быстро. Часть наших истребителей уже завязала воздушный бой с вражескими. Когда штурмовики вышли на одну высоту с «юнкерсами», расстояние между ними было около 2500 метров.

Девять Ю-87 шли в плотном строю. В. Сологуб передал по радио, чтобы без его команды экипажи не открывали стрельбу. Когда же до бомбардировщиков оставалось 500–800 метров,

ведущий приказал:

— Огонь!

Каждый из восьми наших экипажей одновременно ударил из двух пушек и двух пулеметов. Немцы начали нервничать. Строй их самолетов нарушился. Один бомбардировщик, летевший в середине, накренился и задымил. Остальные «юнкерсы», лишенные поддержки своих истребителей, отстреливались беспорядочно. Их снаряды не достигали цели. А штурмовики продолжали сближение с противником,

— Огонь! Огонь! — повторял командир группы «илов».

Загорелись еще два Ю-87. Строй гитлеровских самолетов окончательно распался. Они сбрасывали бомбы бесприцельно, куда попало. Тем временем наши истребители прикрытия сбили трех ФВ-190 и подожгли один бомбардировщик. Потеряв семь самолетов, враг повернул вспять.

Штурмовики, перестроившись, взяли курс к основной цели — скоплению танков. На подходе к Шяуляю Сологуб увидел, как бронированные машины выползали из укрытий на дорогу. Гитлеровцы не ожидали налета и спокойно разворачивались в маршевую колонну. Тут на них и нагрянули «ильюшины». Группа В. Сологуба ударила по головной машине, а Н. Платонова — по замыкающей. С первой атаки летчикам удалось зажечь три танка, а при очередном заходе Николай Силкин уничтожил четвертую машину.

Штурмовики еще трижды атаковали цель. Всего они подбили семь гитлеровских машин.

Восьмерка В. Сологуба возвращалась на свой аэродром. Навстречу им летели группы Героев Советского Союза Н. Макарова и Ф. Садчикова, которые должны были добить вражескую колонну.

...С двадцатилетним командиром эскадрильи Федором Ильичом Садчиковым я познакомился в то время, когда наша дивизия вела бои с тапками противника, рвущимися из Тильзита на Шяуляй и Митаву. Приземлившись на аэродроме Береначай, где базировался полк Героя Советского Союза подполковника В. Г. Болотова, я увидел на опушке леса группу летчиков. Собравшись у одного из самолетов, они внимательно слушали невысокого роста капитана с планшетом в руке. Он давал последнее указание перед вылетом. Заметив меня, офицер доложил, что эскадрилья его через 15 минут уходит в бой.

Федор Садчиков поправил черную шевелюру и, улыбнувшись карими глазами, над которыми взметнулись густые брови, сказал:

— Мы ведь с вами земляки, товарищ полковник. Воронежцы.

В памяти моей всплыли картины напряженных будней на

аэродроме под Воронежем. Я вспомнил свой первый боевой вылет на Ил-2, изрешеченную пулями и осколками снарядов машину Карпова, который вол разводку под Орлом...

За недостатком времени подробно побеседовать с Федором Садчиковым не удалось.

— Нам пора, товарищ полковник, — сказал капитан. — Разрешите?

— Счастливо!

Десять штурмовиков вырулили на старт и один за другим поднялись в небо. Спустя несколько минут в стартовом радиоприемнике раздался голос Садчикова: «Внимание! Слева, в пяти километрах, колонна танков противника. Атакуем».

Во время этого вылета командир эскадрильи и летчики Гуляев и Платонов уничтожили по одному вражескому танку. А всего полк совершил за день тесть штурмовок, причинив врагу немалый урон в живой силе и технике.

Вечером вместе с командиром полка я снова пришел в эскадрилью Ф. И. Садчикова.

— Ну, герой, чем порадуешь? Как воевали твои орлы?

Капитан подал мне дешифрованную фотопленку, и я отчетливо увидел на ней 21 горящий танк противника, 12 разбитых артиллерийских орудий, 5 крупных очагов пожара...

Затем капитан доложил, что за шесть вылетов эскадрилья сбросила 14160 противотанковых и 128 фугасно-осколочных бомб, выпустила по врагу 472 реактивных снаряда, израсходовала 180 000 двадцатитрехмиллиметровых пушечных снарядов и 898 500 патронов, провела два воздушных боя, во время которых стрелки сбили один ФВ-190.

Ночью мы получили телеграмму. Командующий войсками фронта генерал армии И. Х. Баграмян благодарил авиаторов за отличные действия по танкам противника.

Среди воинов Красной Армии, принимавших участие в освобождении советской Прибалтики, было немало офицеров, сержантов и солдат местных национальностей латышей, эстонцев, литовцев. Яростно дрались они с врагом, не щадили ни крови, ни самой жизни, освобождая родные места из-под власти ненавистных оккупантов.

Радостно встречали своих освободителей жители городов и сел — старики, женщины, дети. Многие из них сражались с гитлеровцами в качестве партизан, помогали нам всем, чем могли. В связи с этим мне хочется рассказать об одном из патриотов — Александре Юкумовиче Рунде,

Младший лейтенант Виктор Рыбьянец выполнял боевое задание в районе Рига Либава. Его штурмовик попал под обстрел

вражеской зенитной артиллерии. Машина загорелась. Выпрыгнуть с парашютом летчик не успел: слишком мала была высота.

Рыбьянец решил посадить самолет на небольшой поляне, за перелеском. Приземлился. Гитлеровцы засекли место посадки и организовали облаву. Виктор слышал лай собак, близкие автоматные очереди. Он вспомнил, что во время посадки видел неподалеку хутор, и побегал к ближайшему дому. За оградой палисадника стоял старик латыш. Он молча указал летчику на деревянный люк возле сарая. Рыбьянец укрылся в подвале и просидел там до поздней ночи.

Потом хозяин пришел за летчиком и пригласил его к ужину. Познакомились, обсудили создавшееся положение.

— Будешь здесь до прихода наших, — сказал Александр Юкумович. — Не бойся, все будет хорошо.

Двадцать два дня скрывал А. Ю. Рунд советского летчика. Трижды приходили на хутор гитлеровцы. Грозили старику, что если найдут здесь большевика, то расстреляют обоих. Рунд доказывал им, что кроме глупого батрака у него никто не живет. Немцы поверили и долго не навевывались. В последний раз они пришли, когда на хуторе не было ни «фермера», ни «батрака». Александр Юкумович тайными тропами провел Рыбьянца через линию фронта...

Никто не ждал возвращения Виктора. Думали, что он погиб. Мы посылали на поиски самолеты. Последним вел поиск Николай Осипов.

— «Пробрил» весь лес, товарищ полковник, — докладывал он мне, — но Рыбьянца не обнаружил.

В списке против фамилии Виктора Рыбьянца появилась запись: «Пропал без вести». В тот день его друг Николай Милашечкин записал в своем дневнике: «Не успели с него картину написать». Летчик имел в виду штурмовку танковой колонны в районе города Шяуляй. Я руководил этим полетом и слышал, как авианаводчик Черноморов докладывал с земли:

— «Горбатые», в воздухе спокойно. Сделайте еще один заход.

Четверка, ведомая Милашечкиным, снова пошла в атаку. Один из «тигров» ошетинился пулеметным огнем. На его башне замелькали яркие вспышки. В этот момент от Штурмовика Вити Рыбьянца отделилась широкая полоса искр. Выпущенный реактивный снаряд пробил хваленую крупповскую броню, и танк запылал.

Да, Виктор Рыбьянец был смелым летчиком. И вдруг потерять такого бойца!..

Стоял пасмурный сентябрьский день. После осмотра техники

инженер дивизии Титов и я собирались вылететь на аэродром другого полка. Идем к самолету. Совсем неожиданно передо мной предстал стройный, худощавый человек.

— Младший лейтенант Рыбьянец, — доложил он.

Я обнял Виктора как родного сына. Он-то и рассказал об Александре Юкумовиче Рунде, о том, что весь латышский парод с нетерпением ждет своего освобождения.

И наши войска спешили, выбивая гитлеровцев из городов и сел, очищая землю Прибалтики от скверны фашизма. Враг упорствовал, оказывал яростное сопротивление, а на отдельных участках фронта концентрировал довольно сильные группировки и переходил в контрнаступление. Бои, как правило, носили ожесточенный характер.

Главные усилия войск 1-го Прибалтийского фронта были направлены на овладение городом Елгава — крупным узлом коммуникаций, связывающих Прибалтику с Восточной Пруссией. Гитлеровцы сосредоточили здесь большие силы. Они рассчитывали на длительную оборону. В район Елгавы стянули много авиации, особенно истребительной. В связи с этим полки 335-й штурмовой авиационной дивизии перебазировались на передовые аэродромы: 6-й гвардейский — в Повартичи, 683-й — близ Шяуляя, 826-й — на лесную поляну неподалеку от населенного пункта Бейнорачай.

Собрав командиров полков К. П. Заклепу, В. Г. Болотова, Н. В. Байкова и их заместителей по политчасти, штаб соединения и политический отдел познакомили их с обстановкой на нашем участке фронта, разъяснили предстоящие боевые задачи. Обеспечение успеха наступательной операции во многом зависело от тактически грамотной разработки штурмовых ударов, от всесторонней подготовки летне-технического состава, его идейного уровня, дисциплины. Чего греха таить, в тот период некоторые авиаторы стали переоценивать свой боевой опыт и воинское умение, снизили требовательность к себе, ослабили бдительность. Все равно, мол, при любых условиях противник не устоит перед мощью советского оружия, и поражение его неотвратимо.

Мы повели решительную борьбу с таким благодушным настроением. В качестве примера, показывающего хитрость и коварство врага, приводили случай гибели заместителя командира эскадрильи старшего лейтенанта В. Сологуба.

В районе Приекуле противник, стремясь расширить плацдарм, бросил в атаку несколько десятков танков. Их поддерживала артиллерия. На помощь нашим наземным частям поспешили штурмовики. Старший лейтенант В. Сологуб повел

первую шестерку. При подходе к цели летчики хорошо видели, как рвутся снаряды в расположении нашей пехоты.

— За Родину! — крикнул Сологуб, и шесть «плов» обрушили бомбовый удар по врагу.

Два танка вспыхнули, словно спичечные коробки. Воодушевленный успехом, Сологуб со своими ведомыми делает повторный заход и подавляет огонь артиллерии. Атаки повторялись еще и еще раз. У многих летчиков, в том числе и у командира группы, кончился боекомплект. И вдруг из облаков вынырнули 12 немецких истребителей. Борьбу с ними могли вести только стрелки-радисты. У них еще оставались патроны в лентах. Однако бой пришлось вести в далеко не равных и не выгодных для штурмовиков условиях: у гитлеровцев было и численное и огневое превосходство. К тому же в экипаже Сологуба воздушный стрелок оказался недостаточно инициативным. В результате штурмовики возвратились на свой аэродром без командира группы...

Начальник политотдела полковник И. Т. Калугин предложил мне полететь с ним в полк, где служил Владимир Сологуб, и провести там собрание партийного и комсомольского актива.

— Люди болезненно переживают гибель Сологуба, — сказал Иван Трофимович. Надо воодушевить их, поднять настроение, нацелить на решение новых сложных боевых задач.

На собрании состоялся откровенный разговор. Летчики поняли, что нельзя успокаиваться, терять самоконтроль, в азарте штурмовки расходовать весь боекомплект, не оставлять запаса на случай неожиданной встречи с воздушным противником.

После собрания мы с Иваном Трофимовичем Калугиным решили осмотреть землянки, в которых жили летчики и техники. Идти пришлось через весь аэродром. Возле опустевшего канонира, где раньше стоял самолет Владимира Сологуба, собрались девчата. Среди них находилась и Рита, школьная подруга Владимира. Девушка окончила школу младших авиационных специалистов и прибыла к нам в дивизию.

Рита тяжело переживала потерю друга. Лицо ее было заплаканным. Радистка сержант Непряхина утешала ее:

— Не плачь, крепись, Рита. Что толку в слезах? Товарищи отомстят за Володю проклятым фашистам...

— Отомстят, Рита. И сегодня же, — вступил в разговор Иван Трофимович и показал рукой в сторону штурмовиков капитана Н. Макарова, уходивших на очередное боевое задание.

Полковника Калугина не только уважали, но и по-сыновьи любили все наши авиаторы. Умел он говорить с людьми, хорошо разбирался в их настроении, чутко относился к нуждам и

запросам офицеров и солдат, всегда был справедлив и заботлив.

Помнится случай, когда мне доложили, что летчик С. без особой на то причины не полетел на боевое задание.

— Сергей Сергеевич, разрешите мне самому разобраться, — попросил Иван Трофимович. — Дело серьезное, как бы кое-кто не перегнул палку, не бросил на офицера тень подозрения...

Калугин немедленно вылетел в полк, разыскал летчика С. и спросил его:

— Почему вы возвратились на аэродром?

— Не убирается шасси, товарищ полковник. А с выпущенным лететь запрещено инструкцией.

Начальник политотдела приказал техникам поднять машину на козелки и проверить механизм уборки и выпуска шасси. Дефекта не обнаружили.

— Попробуйте взлететь еще раз, — посоветовал Калугин офицеру С.

Тот произвел взлет, но шасси опять не убиралось. И тогда полковник сам сел в кабину и поднялся в воздух. К удивлению всех, кто присутствовал на аэродроме, щитки амортизационных стоек плотно прилегли к центроплану «ильюшина»...

Что же, летчик С. был не прав? Нет, дело не в этом. Он просто устал в процессе напряженной боевой работы, и у него не хватало сил переводить в положение на себя (до упора) кран уборки и выпуска шасси.

Мы дали команду медицинской службе обследовать состояние здоровья всех летчиков дивизии и возбудили ходатайство перед воздушной армией об организации краткосрочного фронтового дома отдыха. Нашу просьбу удовлетворили. Летчика С. и некоторых других командиров экипажей отправили отдыхать. Через полторы недели офицер возвратился в полк и вместе с боевыми друзьями продолжал громить фашистов.

Следует заметить, что в нашей дивизии не было командиров, которые бы недооценивали значения партийно-политической работы. Наоборот, нередко офицеры-руководители сообщали в политический отдел об отдельных недостатках в деятельности партийных и комсомольских организаций и, как правило, просили помощи у полковника И. Т. Калугина и работников его аппарата.

Так, по сигналу командира полка В. Г. Болотова политотдельцы выехали в его часть и на месте выявили неполадки. Оказалось, что политработа там в ряде случаев велась в отрыве от боевых задач. В частности, слабо была поставлена пропаганда передового опыта мастеров штурмовых ударов. А в

одной эскадрилье сравнительно долгое время ни разу не обсуждался на собраниях вопрос об авангардной роли коммунистов и комсомольцев.

Вскрытые недостатки постарались как можно быстрее устранить. На партийную работу были выдвинуты передовые летчики-коммунисты Рычков, Карпенко, комсомольский актив пополнился летчиками Васениным, Астаховым, воздушными стрелками Безживотным, Дубинским и другими. Из числа лучших авиаторов назначили редакторов боевых листов и агитаторов.

Политотдел дивизии организовал учебу молодых активистов. С ними регулярно, два раза в месяц, проводились семинары по наиболее актуальным вопросам боевой жизни авиаторов, агитационно-пропагандистской и массово-политической работы. Занятия проходили активно. Так, подполковник Оксюзов, читая лекцию «Планирование партийной и комсомольской работы», давал задание каждому слушателю составить планы. Затем развертывалось живое обсуждение их. Такие семинары приносили большую пользу, способствовали оживлению всей партполитработы в конкретных боевых условиях.

Нот надобности перечислять все мероприятия, проводимые политотделом по воспитанию высоких морально-боевых качеств у личного состава. Хочу отметить лишь те из них, которые стали традиционными в дивизии. У нас было принято чествовать летчиков и воздушных стрелков, совершивших сотый и двухсотый боевой вылет. Это событие превращалось в праздник.

Экипажу, уходившему в юбилейный полет, готовилась торжественная встреча. Юбиляру дарили цветы, писали ему поздравления, посвящали специальные листки-«молнии».

Мне особенно запомнилась торжественная встреча капитана Бориса Падалко, когда он возвращался с сотого боевого задания. Комсорг полка В. Котляревский принес на стоянку лозунг: «Горячий боевой привет отважному летчику-штурмовику капитану Падалко, совершившему сотый боевой вылет». Девушки наравли букеты полевых цветов.

И вот штурмовик подрулил к стоянке. Летчик и стрелок-радист вышли из кабин. Их буквально засыпали цветами. Под громкое «ура» друзья подняли на руки и понесли «именинников» к импровизированной трибуне.

— Желаю моему другу капитану Борису Падалко прожить столько же лет, сколько он совершил боевых вылетов, — говорил капитан С. Ковальчик.

Много добрых, теплых слов было сказано в адрес боевого командира и его стрелка. Борис Падалко сердечно поблагодарил товарищей и призвал их бить захватчиков до полной победы.

Чествование отличившихся в бою вселяло бодрость духа, рождало у всех желание заслужить такой же почет. Это относилось не только к летчикам и воздушным стрелкам, но и техникам, механикам, авиационным специалистам, проявлявшим образец трудового мужества, не жалевшим сил для того, чтобы материальная часть дивизии находилась в постоянной боевой готовности.

Технический состав Полоцкого штурмового полка отметил усердный труд, инициативу и солдатскую смекалку механика самолета Субботина. Его машина возвратилась с боевого задания сильно поврежденной. Нужно было, в частности, заменить разбитую плоскость. Ночью коммунист Субботин вместе со своим мотористом пробрался на нейтральную полосу, где лежал подбитый «ил», демонтировал плоскости, затем вызвал грузовик и привез его на аэродром. С помощью товарищей механик успел подготовить штурмовик к очередному боевому вылету.

Вот так коммунисты все время показывали пример, воодушевляли, вели за собой беспартийных, учили их мужеству, храбрости, стойкости.

Пропаганде боевого опыта передовых экипажей, и в первую очередь коммунистов и комсомольцев, во многом способствовала армейская и фронтовая печать. Военные корреспонденты не были гостями в авиационных полках. Они почти безвыездно находились на аэродромах, а некоторые из них сами летали на задание в качестве воздушных стрелков.

В одном из номеров армейской газеты был опубликован рассказ капитана Падалко о полете на штурмовку. В группу, которую он возглавлял, входили летчики Андреев, Мордвинов, Оспищев и Федорычев. Поучительность статьи состояла в том, что в ней доходчиво объяснялись причины, позволившие произвести успешный налет на скопление вражеских автомашин и танков. Бомбовый и огневой удары «илов» были внезапными и стремительными, экипажи действовали тактически грамотно, с учетом конкретной обстановки.

Скрытно подойдя к цели с запада, штурмовики по команде ведущего поочередно пикировали на колонну и уходили на свою территорию. Затем набирали высоту и снова атаковали противника. Результат зафиксировали на фотопленку: группа «ильюшиных» уничтожила до 20 автомашин с боеприпасами, подожгла танк, вызвала несколько очагов пожара.

Отлично действовал летчик Мордвинов, принятый накануне вылета в члены партии. Мастерство и выдержку показал младший лейтенант Федорычев. Осколками зенитных снарядов на его машине были сильно повреждены тормозная система и плоскость.

Несмотря на это, он благополучно произвел посадку на своем аэродроме.

Полковые политработники и политический отдел дивизии постоянно пели переписку с партийными и комсомольскими организациями фабрик, заводов, колхозов, где когда-то работали или учились наши авиаторы, И эти письма нередко публиковались на страницах местной печати.

Хорошая связь была у нас с газетой Ярославской области «Северный рабочий». Это объяснялось тем, что в 6-м гвардейском полку воевали летчики-ярославцы Афанасьев, Соловьев, Шахов, Буров, Детинин, Гуров, братья Смирновы — Анатолий и Георгий, техник самолета Николай Воробьев, обслуживавший более 220 боевых вылетов, и другие специалисты.

Передо мной один из ее номеров. С пожелтевшей полосы глядит молодое, мужественное лицо летчика-штурмовика. Под портретом подпись: «Бывший стахановец Ярославского шинного завода капитан Сергей Афанасьев. На его счету 170 боевых вылетов на самолете Ил-2. Прославленный гвардеец награжден Почетной грамотой ЦК ВЛКСМ, двумя орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны 1-й степени и Красной Звезды».

Много крылатых защитников неба, смекалистых и трудолюбивых людей, знающих толк в авиационной технике, дала Родине земля Ярославская. И когда весь мир облетела весть о беспримерном подвиге Валентины Терешковой, первой женщине покорительнице космических глубин, я вспомнил еще и еще раз гвардейцев-ярославцев, сражавшихся с ненавистным врагом в составе 335-й штурмовой авиационной дивизии.

Сергей Иванович Афанасьев был одним из самых отважных в семье воздушных бойцов. Не довелось ему дожить до светлого Дня Победы над фашистской Германией. Свой последний вылет он совершил в канун Нового, 1945 года. Сергей отправился на задание в паре с лейтенантом Мушкиным. Над Салдусом они попали в зону зенитного огня. Один из снарядов оборвал жизнь ведомого. Афанасьев сполна рассчитался с гитлеровцами за гибель своего друга, подавив несколько орудий и уничтожив их расчеты. Но и сам герой пал смертью храбрых. Его машина была сбита во время атаки второй, замаскированной зенитной батареей врага...

«Северный рабочий» и многие другие газеты публиковали о своих героях-земляках корреспонденции, зарисовки, очерки. Эти материалы, присланные в дивизию, всегда широко пропагандировались. Мы проводили по ним беседы и политинформации, организовывали радиопередачи, оформляли

стенды.

Крылатые танки

В районе города Елгава наземная разведка обнаружила неприятельский бронепоезд, мешавший своим огнем продвижению наших войск к железнодорожному полотну Рига — Шяуляй. Уничтожить бронепоезд приказали эскадрилье майора Денисова.

Шестерка «илов» во главе с комэском вылетела на задание. С высоты 1200 метров летчики обследовали указанный район, но бронепоезда не обнаружили. Зато увидели вражеский эшелон, идущий с военной техникой и боеприпасами. Штурмовики успешно атаковали его.

Фотоаппаратура зарегистрировала взрывы и пожары. Затем неподалеку от железнодорожной станции Елгава Денисов обнаружил санитарный поезд. Однако из гуманных соображений обстреливать и бомбить его не стал.

Вернувшись на аэродром, майор доложил, что указанную цель отыскать не удалось.

«Но где же все-таки бронепоезд?» — недоумевали мы. Наземные войска снова подтвердили свое первое сообщение: бронепоезд существует и ведет огонь.

Пришлось вторично подняться в воздух. И снова безрезультатно. Правда, группа Денисова разбомбила немецкие артиллерийские позиции западнее железнодорожного полотна. Но задание-то было другим. Это беспокоило меня.

— Что вы еще видели во время полета? — спросил я командира эскадрильи.

— Ничего, кроме того же санитарного поезда, что и в первый раз. Только он изменил место своей стоянки, — ответил Денисов.

«А что, если бронепоезд маскируется под санитарный?» — подумал я.

Предположение переросло в уверенность, когда командование наземных войск третий раз сообщило в штаб нашей дивизии о сильных огневых налетах вражеского бронепоезда.

Майор снова новел своих штурмовиков к Елгаве. Обнаружив санитарный поезд, он приказал спланировать всей группой и с малой высоты рассмотреть его. Подав команду «Огня не открывать», Денисов с разворота начал снижение. Когда он оказался на высоте 200 метров, «санитарный» открыл по нему сильный зенитный огонь. Вот она, разгадка! «Илы» сделали четыре захода и разбомбили бронепоезд.

После взятия Шяуляя советские войска продвинулись вперед

на рижском направлении более чем на 60 километров, разгромили группировку противника в районе Елгавы и штурмом овладели этим городом. Создалась реальная возможность отрезать немецкую группировку «Север» от основных сил.

Чтобы спасти положение, противник спешно стал перебрасывать свои танковые соединения из Тильзита, Их колонны, насчитывавшие не менее тысячи машин, на большой скорости открыто двигались по дороге Шяуляй — Ионишкис — Елгава.

Мы узнали об этом от начальника штаба 3-й воздушной армии генерала Н. П. Дагаева, прилетевшего к нам на аэродром Шадов-Повартичи. Николай Павлович развернул карту и сказал:

— Обстановка, Сергей Сергеевич, серьезная. Танки стремятся зайти в тыл наших войск. До подхода противотанковой артиллерии вся надежда на штурмовую авиацию. Так что двое-трое суток вам придется здорово поработать.

Генерала Н. П. Дагаева я знал как волевого, энергичного человека, у которого штабные офицеры учились умению быстро решать сложные оперативно-тактические задачи, высокой требовательности и культуре в работе. Его школу прошел и заместитель начальника штаба нашей дивизии подполковник Дмитрий Степанович Кулебякин.

Характер у Д. С. Кулебякина был уравновешенный, В любой обстановке Дмитрий Степанович не терял самообладания. Его деловитость, энергия во многом способствовали слаженности всего штабного аппарата. Подполковник обладал исключительной памятью. Он знал почти всех летчиков по имени и отчеству, мог всегда безошибочно доложить о готовности самолетов, о намеченной очередности вылетов эскадрилий, звеньев и даже отдельных экипажей. Этого Кулебякин требовал и от своих подчиненных.

Когда улетел генерал Н. П. Дагаев, у меня собрались Д. С. Кулебякин, И. Т. Калугин и другие офицеры-руководители. После краткого обмена мнениями подготовили боевой приказ и довели его до сведения командиров частей. К. П. Заклепа, В. Г. Болотов и Н. В. Байков доложили, что все штурмовики готовы к выполнению поставленной задачи.

Наш аэродром находился в 15–18 километрах от дороги на Шяуляй, по которой двигались вражеские танки. Это расстояние они могли преодолеть за один-два ходовых часа, поэтому медлить было нельзя. К тому времени истребители 3-й гвардейской дивизии снялись буквально из-под обстрела немцев и перелетели на запасной тыловой аэродром. Теперь впереди нас не было ни одной авиационной части.

И вот по условному сигналу в воздух поднялась эскадрилья капитана Денисова. За ней взлетело более сотни штурмовиков. Я весь день не отходил от пульта управления. Слышу в динамике голос Г. Денисова:

— К аэродрому идут пять танков. Атакуем! На какое-то время динамик смолк. Потом среди множества голосов слышу восторженный возглас:

— Один горит!

— Федорычев сообщил, что Денисов с первого захода уничтожил танк, радостно сказала мне радистка сержант Непряхина.

Капитан Денисов был одним из лучших командиров в нашей дивизии. Он постоянно совершенствовал свое мастерство, внимательно изучал с подчиненными опыт мастеров штурмовых ударов, постоянно следил за тактикой немецких истребителей и бомбардировщиков.

— В бою надо уметь, разумно применять все виды вооружения штурмовика: бомбы, реактивные снаряды, пушечно-пулеметные установки, — говорил комэск своим летчикам. — Наш самолет с гордостью называют «крылатым танком». Его огнем надо управлять со знанием дела, разумно и расчетливо.

Возглавляя ту или иную группу штурмовиков, капитан Денисов четко распределял обязанности между экипажами: одни подавляли зенитные точки противника, другие наносили бомбовый удар по основной цели. При этом каждый обеспечивал безопасность своего товарища.

Так было и на этот раз. Одна группа «илов» подавляла противовоздушные средства, другая действовала по танкам.

Вслед за командиром в атаку пошли Федорычев, Саломатин, Дьяков и Падалко. Старший лейтенант Федорычев увидел, как один танк свернул с дороги, пытаясь скрыться в перелеске. За ним устремились еще несколько машин. Основная колонна, не сбавляя скорости, двигалась в прежнем направлении. Удобнее, конечно, было нанести удар по тем тапкам, которые шли по дороге. Но летчики сначала атаковали машины, пытавшиеся уйти в перелесок. Заход был удачным. Штурмовики уничтожили пять гитлеровских танков вместе с экипажами.

Теперь можно было преследовать основную колонну, которая спешила на соединение с группировкой «Север». И летчики Денисова громили ее до подхода эскадрилий майоров Макарова и Арефьева. Потом появились группы штурмовиков капитанов Садчикова и Ковальчика. Они ударили по головным и замыкающим танкам. Движение застопорилось. Поняв, что по дороге им не прорваться, немецкие танкисты начали покидать

строй и уходить из-под огня советских штурмовиков в разные стороны, укрываться в лесу и в лощинах.

Дивизия в этот день совершила около 500 боевых самолетовылетов, уничтожила и подбила около 100 танков.

Поздно вечером мы получили телеграмму, в которой Военный совет фронта объявил благодарность нашим летчикам и командирам за смелые действия по уничтожению танков и живой силы противника. Поблагодарил нас и начальник штаба армии генерал Дагаев: «Спасибо, штурмовики! Вы действовали отлично!»

Надвигалась ночь. Мы организовали оборону на танкоопасном направлении, приняли меры к тому, чтобы усилить охрану материальной части и места расположения личного состава. Утром начальник контрразведки дивизии майор А. А. Артамонов доложил, что задержана группа диверсантов, пытавшихся взорвать самолеты.

Я представил Артамонова к правительственной награде и лично сам отвез документы в штаб армии. Генерал Папивин и непосредственный начальник майора Атамонова одобрили инициативу. Вскоре бдительный офицер получил орден Отечественной войны 2-й степени.

...Большие потери в танках заставили противника на следующий же день изменить тактику. Они отказались от открытого передвижения по дороге, стали прибегать к маскировке машин, организовали воздушное прикрытие.

Первым на поиск врага повел группу штурмовиков Субботин. Не заметив замаскированных танков, он попал под зенитный обстрел и не вернулся с задания. Его подчиненные подожгли три машины, но и сами едва привели свои поврежденные «илы».

Не принесли большой удачи вылеты других летчиков. Интенсивное огневое противодействие с земли, а также усиленное прикрытие танков истребителями Ме-109 и ФВ-190 мешали успешному выполнению боевой задачи.

Нужно было срочно менять тактику борьбы с вражескими танками, которые готовились для нанесения контрудара. Мы собрали командиров полков, эскадрилий и наиболее опытных летчиков, посоветовались с ними. В итоге пришли к единому мнению: один из опытных экипажей группы должен идти впереди на некотором удалении от строя и, маневрируя по направлению, отыскивать цели,

В небо поднялись штурмовики Героя Советского Союза Ф. И. Садчикова. На КП находился весь руководящий состав дивизии. Все с нетерпением ждали доклада ведущего группы о результатах поисков. И вот первое сообщение с борта лидера:

— Цель не обнаружена. Разведку продолжаю. Незнание угнетало. Мы потеряли противника. Где он и что намерен предпринять? Спустя несколько минут меня пригласил к телефону командующий воздушной армией генерал Папивин:

— Какие сообщения от Садчикова?

— Танки пока не обнаружены...

«Пока. А найдут ли их штурмовики?» — беспокоила мысль.

Я приказал радистке Непряхиной связаться по радио с командиром группы штурмовиков. Но связь установить не удалось, в динамике слышалось лишь сухое потрескивание.

Время полета истекало, а мы находились в полнейшем поведении — ничего не знали ни о противнике, ни о своих самолетах. Сердце сжимала тревога. Может быть, «илы» наткнулись на мощный заградительный огонь? Может, на них напали вражеские истребители? Пятнадцать, десять минут до конца полета.

— У них скоро кончится запас горючего, — с тревогой проговорил инженер дивизии.

Едва он успел произнести эту фразу, как мы услышали голос Федора Садчикова:

— Задание по разведке выполнено. Уничтожено три танка. Потерь не имею. Возвращаюсь домой.

Напряженные лица офицеров повеселели, на КП стало оживленнее. Рад был и я успеху штурмовиков. Главное не в трех сожженных танках, а в том, что мы нашли правильный метод обнаружения и уничтожения точечных целей. Не дожидаясь, пока позвонит Папивин, я сам попросил его к телефону. Выслушав мой доклад, командующий приказал объявить членам экипажей благодарность, а наиболее отличившихся представить к правительственным наградам.

Как только машины приземлились и мы получили уточненные данные о движении танков противника, в воздух немедленно поднялись 12 групп штурмовиков, возглавляемых командирами эскадрилий и звеньев.

Эскадрилья дважды Героя Советского Союза И. Ф. Павлова шла в голове дивизии. Выполняя роль разведчика, капитан уточнил, не переменили ли вражеские танки место дислокации. Нет, замаскированные подрубленными деревьями машины были там же, где их обнаружил Федор Садчиков, неподалеку от небольшого хутора. Видимо, гитлеровцы ждали ночи, чтобы под покровом темноты продолжать движение.

По команде Павлова экипажи атаковали цель. В первом заходе они сбросили бомбы. Возникло несколько очагов пожара. Срубленные деревья и ветки разбросало взрывной волной.

Следом за Павловым ударила эскадрилья Г. Иносаридзе. «Илы» обстреляли противника реактивными снарядами. Загорелись еще две немецкие машины. Затем в атаку пошла группа самолетов капитана Чувина. И снова над землей взметнулись красные языки пламени.

Штурмовики сделали по второму заходу, и от скопления неприятельских танков осталась груда искореженного металла.

Более трудную задачу пришлось решать эскадрильям майоров А. Арефьева, Н. Макарова и капитана А. Миронова. Танки, которые им предстояло атаковать, были рассредоточены по узким просекам и имели возможность маневрировать и вести огонь по самолетам. Как только «илы» приблизились к колонне, по ним стали стрелять.

Майор Арефьев перестроил свою эскадрилью в колонну попарно и приказал экипажам ударить по головным танкам. Заход был удачным, на просеке затормозилось движение. Группа Макарова тем временем атаковала середину колонны, обрушив на нее бомбы и реактивные снаряды. На соседней просеке точно так же действовали штурмовики капитана Миронова.

Отдельные танки вырывались из-под губительного огня, рассредоточиваясь на значительном расстоянии друг от друга и укрываясь в лесных дебрях, заброшенных постройках, стогах сена, сараях.

Предстояла задача окончательно добить уже изрядно потрепанную фашистскую танковую колонну. Одновременный налет штурмовиков теперь исключался. Мы решили действовать пошелонно.

Первый эшелон составляла эскадрилья майора Г. Денисова, вооруженная зажигательными бомбами. Она разбилась на две группы. Первая группа обнаружила на лугу следы гусениц, но самих танков не было видно. Командир приказал сбросить на стога сена зажигательные бомбы. Село загорелось, и вражеские машины вынуждены были демаскировать себя. К тому времени подошла вторая группа и начала реактивными снарядами и бомбами уничтожать противника на открытой местности.

Герой Советского Союза капитан Н. И. Чувин из 6-го гвардейского штурмового авиаполка последовал примеру майора Денисова. Командир эскадрильи увидел ребристые следы, которые вели в полуразрушенные сараи и заброшенный скотный двор. Сбросив несколько зажигательных бомб, он вынудил вражеских танкистов покинуть укрытия. Тут подоспели вторая, а затем третья группы «илов» Чувина, которые и уничтожили около десятка бронированных машин, ринувшихся было к спасительному лесу.

Экипажи эскадрильи капитана Иносаридзе с ходу атаковали оставшиеся танки. На земле запылали несколько чадных костров...

Таким образом, 335-я дивизия выполнила приказ командующего воздушной армией генерала Папивина. За три дня мы разгромили вражескую танковую колонну, остановившуюся в районе Шяуляй — Ионишкис — Елгава,

Проводя разбор этой операции, начальник штаба армии генерал Дагаев высоко оценил действия командиров, летчиков и стрелков, поблагодарил технический состав за своевременное, бесперебойное обеспечение боевых вылетов.

Получили авиаторы благодарность и от командования наземных войск. Но особенно радовали нас письма солдат-пехотинцев. Одно из них, подписанное от имени всех однополчан старшиной Визгаловым, начальник политического отдела армии полковник Москалев зачитал перед строем 826-го авиационного полка.

«Дорогие товарищи авиаторы! — говорилось в письме. — Разрешите поблагодарить вас за большую помощь пехоте. Весь личный состав нашей части радуется отличной боевой выучке экипажей штурмовиков. Мы называем ваши самолеты „крылатыми тапками“, а немцы — „черной смертью“. Желаем вам новых успехов в борьбе против гитлеровцев. Заверяем летчиков, что мы будем бить фашистскую сволочь по-гвардейски, до победного конца.

Извините, что мало и второпях писал. В траншее много не напишешь. До свидания. Визгалов».

«Весь личный состав нашей части радуется отличной боевой выучке экипажей штурмовиков», — мысленно повторяю слова незнакомого мне пехотинца. За годы военных испытаний наши летчики действительно по-настоящему овладели искусством борьбы с очень сильным и коварным врагом, давно уже добились превосходства в воздухе, снискали уважение и любовь друзей по оружию и всего советского народа.

Пример самоотверженного служения Родине прежде всего показывали коммунисты и комсомольцы. Они свято выполняли присягу, наказы своих отцов и матерей, были верными революционным и боевым традициям негибаемой гвардии Ленина.

В 6-м Московском гвардейском штурмовом авиационном полку нашей дивизии воевал Анатолий Никитич Кривенко. Я познакомился с ним осенью 1941 года, когда он прибыл в часть после окончания школы летчиков-истребителей. Переучившись на Ил-2, Анатолий быстро пошел в строй. Наши самолеты летали

тогда на полный радиус действия, поэтому истребителей прикрытия им не выделяли.

Анатолий Кривенко со стрелком-радиом Шабловским вылетел на штурмовку железнодорожного узла Боровуха, где, по данным разведки, стояли эшелоны противника с боеприпасами и военной техникой. Сразу же после захода на цель штурмовик атаковали «мессершмитты», Отбиваясь от них, экипаж еще раз спикировал на Боровихинский узел. На железнодорожном полотне возникли взрывы. Занялся пожар.

На выходе из пикирования Ил-2 снова был атакован вражескими истребителями. Кривенко и Шабловский отстреливались до последнего снаряда, до последнего патрона. Но вот оружие замолчало, и «мессеры», словно хищники, набросились на экипаж. Один из снарядов пробил кабину летчика. Осколком обожгло висок Анатолия, кровь заливала глаза. Уходя из-под огня, летчик маневрировал: резко менял высоту полета, делал левые и правые развороты. До переднего края наших войск оставалось десять минут полета. Очень трудных десять минут. Кровоточила рана, кружилась голова от перегрузок и потери крови. И тогда Анатолий понял, что от «мессершмиттов» ему не уйти. Ну что ж, он погибнет вместе с машиной пойдет на таран. А как быть со стрелком? Он может спастись, выпрыгнув с парашютом.

— Покинуть самолет! — приказал командир Шабловскому.

Стрелок ответил, что команду понял, но машину не покинул. Это заметил Кривенко. Шабловский при любых условиях не хотел оставлять командира экипажа.

А вражеские истребители все били и били по штурмовику. Кабина Анатолия наполнилась дымом. И тогда летчик принял решение посадить израненный «ил» на небольшой площадке, окруженной огромным болотом.

Чувствуя себя победителями, «мессершмитты» ушли на запад. Кривенко же с воздушным стрелком оказались в тылу врага, среди непроходимой топи.

Они облили самолет бензином и подожгли, чтобы не достался фашистам, а сами пошли на восток. К утру оказались в березовой роще. Весь день поочередно отдыхали, а ночью снова тронулись в путь. Выйдя на рассвете к шоссе, Кривенко и Шабловский стали наблюдать за движением транспорта.

Вот появилась телега. На ней сидел ездовой — смуглолицый солдат.

— Стой! Кто таков? — преградил ему путь Кривенко.

— Узбек, сапер, — ответил ездовой. — Саперы обезвреживают мины, а я отвожу. — А вы кто будете?.. Летчики?! Хоп, ладно,

садитесь. Поедем в нашу часть.

На третьи сутки Кривенко и его стрелка саперы привезли в полк. Друзья были рады возвращению «без вести пропавшего» экипажа.

— Мы еще повоюем! — отвечая на поздравления однополчан, говорил Анатолий.

И он воевал, вместе со всеми гнал заклятого врага от Москвы до самой Прибалтики. И смерть отступала перед героем-летчиком, хотя он десятки раз попадал в тяжелейшие условия.

Вот и здесь, над городом Ионишкис, летчику тоже помогло его мастерство.

В этом бою осколком снаряда на самолете Кривенко пробило мотор. Лобовое стекло кабины забрызгало маслом. Высотомер показывал всего 800 метров. Надо было немедленно производить посадку. Но куда? Штурмовик находился над расположением наших войск. Кроме того, летчик не успел сбросить на врага все бомбы. Посадка же с бомбовой нагрузкой запрещалась инструкцией.

И все же, надеясь на свой опыт, Кривенко попросил у командира полка разрешения приземлиться с подвешенными бомбами и эрэсами. Сажал самолет в поле. Сделал оп это с ювелирной точностью. Окружившие машину пехотинцы не находили слов, чтобы выразить удивление. Пожилой бородач, хлопнув Анатолия по плечу, сказал:

— Умелец!

А сколько их, таких умельцев, было у нас!

Группа штурмовиков, которую вел Герой Советского Союза капитан А. И. Миронов, успешно произвела атаку. Командир собрал эскадрилью. Сам отвернул в сторону: надо было сфотографировать результаты штурмовки. Самолет уже миновал атакованный объект, и вдруг его подбросило взрывной волной. Крылья загорелись. Пламя ползло по обшивке, подбиралось к кабине.

Пытаясь встречным воздушным потоком сбить огонь, летчик перевел машину в пикирование. По пожар не утихал. Сколько нужно иметь выдержки, чтобы, не теряя присутствия духа, пилотировать горящий самолет! Внизу враги, поэтому Александр Ильич тянул к линии фронта. Рядом летели друзья. Но что они могли сделать, чем помочь командиру?

— Уходите на базу! — приказал им по радио Миронов.

Самолет комэска напоминал факел, который неся над лесом. Миронов отодвинул козырек своей кабины. Пламя обожгло лицо. С большим трудом летчик вывалился за борт. Над его головой вспыхнул белый купол парашюта. Горящий штурмовик уносился в

гущу леса. Спустя минуту он взорвался.

Приземлившись, экипаж тотчас же углубился в чащу леса. Фашисты организовали погоню, но вскоре сбились со следа.

Это произошло на семьдесят шестом боевом вылете А. И. Миронова. До конца войны отважный офицер еще шестьдесят восемь раз водил свою эскадрилью на штурмовку техники, живой силы и важных стратегических объектов противника. Он был грозой для гитлеровцев, В дивизии же имя его произносили с гордостью и уважением,

223 боевых вылета совершил за годы войны Николай Иванович Чувин. Какие только задания не приходилось ему выполнять! Молодежь называла его «необыкновенный летчик».

Да, он и в самом деле человек необыкновенной судьбы. Родился Николай в небольшой деревне Тимоновке, под Брянском. Кроме него в семье было еще пятеро детей. Пятилетним мальчонкой остался без отца. Старшие брат и сестра работали на заводе имени С. М. Кирова, мать хлопотала по дому, растила, воспитывала малышей. Едва окрепнув, Николай тоже пошел на завод. Но и учебу не бросал: знал, что без образования строить новую жизнь трудно. Семнадцати лет поступил в аэроклуб и успешно окончил его. Потом летное училище. Война, Фронт. И вот на счету Героя Советского Союза Н. И. Чу-вина одиннадцать вражеских самолетов, сбитых им в воздушных боях. Ни один его вылет не похож на другой, каждый отличался своеобразием. Расскажу об одном из них.

В районе Невеля немцы удерживали высоту, откуда контролировали все подходы к передовой и мешали наступлению наших войск. Надо было узнать, какие части противника расположены на этом участке фронта и какова их численность. Все попытки достать «языка» оказывались безуспешными.

Командующий наземными войсками обратился к авиаторам, с тем чтобы они помогли. Чтобы уточнить задачу, мы послали на По-2 Николая Чувина. Ему объяснили обстановку, показали высоту, которую удерживали гитлеровцы. Для захвата пленных выделили группу бойцов. Ночью они выдвинулись к сопке и залегли.

С наступлением рассвета шестерка штурмовиков под командованием Чувина поднялась в воздух. Первым атаковал цель ведущий. За ним ударили по врагу и остальные пять экипажей. Всего они сделали шесть заходов. И вот в небо взвилась красная ракета — сигнал штурмовикам о превращении работы.

Внезапный удар с воздуха вызвал среди гитлеровцев панику. Воспользовавшись этим, разведчики подобрались к ближайшей траншее и захватили несколько «языков». Пленные рассказали,

какие части стоят перед нашими войсками, каковы их численность и вооружение. За содействие в поимке «языков» наземное командование объявило Чувину и его ведомым благодарность.

Я уже говорил, что в авиации исключительно сильно развито чувство товарищества и взаимной выручки. В качестве подтверждения приведу еще один пример.

Группа наших «илов» штурмовала вражеский аэродром. Налет был удачным: горели фашистские самолеты, служебные здания, рвались боеприпасы.

Выполнив задание, штурмовики взяли курс на свою территорию. И вдруг летчик Милонов заметил, что один из истребителей сопровождения, подожженный неприятельским зенитным орудием, пошел на посадку. Спросив разрешения у ведущего группы, Милонов тоже приземлился, чтобы взять на борт товарища, потерпевшего бедствие.

Однако во время пробега Ил-2 накренился и остановился — лопнуло левое колесо шасси, задетое осколком снаряда. Создалось серьезное положение. Находившиеся неподалеку гитлеровцы начали окружать самолеты. И тогда на выручку двух экипажей поспешил лейтенант Андрей Демехин.

— Прикрой меня, Клюев, иду на посадку! — скомандовал он своему ведомому.

Патрулируя, Клюев не подпускал вражеских солдат к истребителю и штурмовику, находившимся на земле, А Демехин тем временем произвел посадку и приказал Милонову, его стрелку и офицеру с истребителя подорвать самолеты. Несколько выстрелов из пистолетов «ТТ» в бензобаки, и машины занялись огнем.

— Теперь быстро ко мне! — скомандовал Андрей Демехин.

Воздушного стрелка посадили на подкос левого шасси, летчика-истребителя на правый подкос, а Милонов втиснулся в кабину стрелка.

Демехин дал полный газ, и штурмовик тяжело пошел на взлет.

О благородном поступке наших авиаторов узнал весь 1-й Прибалтийский фронт.

Битва на Прибалтийском театре военных действий продолжалась. Резко пересеченная местность, изобилующая болотами, озерами, реками, лесами и другими естественными препятствиями, создавала серьезные трудности для пехоты, артиллерии, танков и других родов войск. Вот почему неоценимое значение для успешного подавления обороны противника и продвижения вперед имела координация их действий. Пожалуй, я не ошибусь, если скажу, что бои за дороги и на дорогах — одна из самых характерных особенностей войны в здешних условиях. Наиболее ожесточенные схватки с врагом разворачивались именно там, где речь шла об овладении магистралями.

Это не могло не отразиться на интенсивности и характере действия авиации, в том числе и штурмовой. Полки нашей дивизии непрерывно наносили удары по мостам и переправам, теснили противника с дорог в лесные дебри, топи и другие малопроходимые места. Как уже говорилось выше, в конце июля — начале сентября 1944 года чаще всего штурмовики нацеливались командованием армии и фронта на борьбу с танковыми группами врага. Не менее сложной задачей «илов» было подавление неприятельской артиллерии, минометов и пулеметных гнезд. Эти малоразмерные цели легко маскировались, часто меняли огневые позиции, и поражение их с воздуха представляло известные трудности.

Прежде чем посылать эскадрильи и полки для нанесения штурмовых ударов по переднему краю и объектам в глубине обороны неприятеля, мы проводили тщательную воздушную разведку, от результатов которой во многом зависел успех выполнения боевого задания. Под контролем разведчиков-истребителей и штурмовиков находились все основные магистрали, по которым противник перебрасывал или мог перебросить свои ударные силы. Одновременно была проделана большая работа по фотографированию немецких оборонительных сооружений. Данные аэрофоторазведки помогали общевойсковому командованию принимать решение для нанесения ощутимых ударов по врагу.

В соединении выросло немало мастеров фоторазведки. Это были экипажи, в совершенстве владевшие самолетовождением в любых метеорологических условиях дня и ночи, отлично знавшие штурманское дело и радиосвязь. Чаще всего на разведку ходила эскадрилья капитана И. Селягина, которую называли

подразделением специального назначения. Прекрасными разведчиками зарекомендовали себя летчики-гвардейцы Буров, Соловьев, Смирнов, Кузнецов, Янковский. На фотографирование особо важных вражеских объектов, прикрываемых мощными противовоздушными огневыми средствами, посылали Широкова и Ратманова первоклассных разведчиков, асов своего дела.

Основная ответственность за техническое обеспечение аэрофоторазведки возлагалась на инженера 6-го Московского гвардейского штурмового авиаполка по электро-спецоборудованию капитана Н. Н. Ковалева.

Наилучшим способом аэрофотосъемки считался плановый, когда объекты фотографировались вертикально, под углом 90 градусов. Однако при полетах на малых высотах он давал незначительный эффект. Кроме того, экипажи подвергались большому риску — вражеская зенитная артиллерия открывала по разведчикам сильный огонь. По заданию штаба армии специалисты службы Ковалева сконструировали перспективные фотоустановки, снимающие под углом 45–60 градусов. Затем этот угол увеличили до 70 градусов.

Многое сделали рационализаторы 6-го гвардейского полка для улучшения качества фоторазведки. В частности, они решили оборудовать штурмовик фотоустановкой из четырех перспективных аппаратов и добиться их синхронной работы, чтобы получить панорамные снимки. Но на первых порах их постигла неудача. Когда разведчик возвратился и в фотолаборатории проявили пленку, она оказалась непригодной. Специалисты не учли, что каждый аппарат имеет свою скорость движения затвора. Разница в скоростях, исчисляемая долями секунды, при быстром движении самолета давала большие смещения снимков.

Началась кропотливая работа по усовершенствованию сложной установки. Поиски увенчались успехом, и на повторную панорамную фотосъемку вылетел И. Селягин. Результаты оказались блестящими. Удачные экспериментальные съемки произвели также В. Соловьев и В. Кузнецов.

За несколько дней были сфотографированы Кенигсберг, форты внешнего и внутреннего обводов. Изготовленный по снимкам макет помог наземному командованию детально разработать впоследствии план штурма города.

Все наши полки — 6-й, 683-й и 826-й — работали с предельным напряжением. Они блокировали вражеские аэродромы, штурмовали танковые и автомобильные колонны противника, обрушивали бомбовые удары на артиллерийские позиции и скопления живой силы гитлеровцев. Три-четыре боевых

вылета в день стало обычной нормой для каждого экипажа, а порой приходилось подниматься в воздух по шесть-семь раз.

Мы применяли метод последовательного и непрерывного воздействия на неприятеля. Эскадрильи и группы «Ильюшиных» численностью до 20 самолетов поешелонно висели над противником по 25–30 минут. В течение полутора-двух часов в расположении гитлеровцев рвались бомбы и реактивные снаряды, буйствовал пушечно-пулеметный огонь. Это способствовало нашим наземным войскам успешно выполнять поставленные перед ними задачи.

Днем и ночью был слышен грозный гул на аэродромах. Одни самолеты садились, другие поднимались в небо, оставляя за собой густые султаны пыли. Инженерно-технический состав и специалисты обслуживающих подразделений работали не покладая рук. В перерывах между боевыми вылетами техники и механики за тридцать минут успевали осмотреть материальную часть, устранить мелкие неполадки на ней, заправить горючим, маслом, воздухом и кислородом, уложить в отсеки «ила» 240 противотанковых бомб, подвесить 8 эрэсов, уложить в специальные люки ленты с 300 пушечными снарядами и 1500 пулеметными патронами.

У людей не хватало времени для отдыха, и нередко было так, что механики и мотористы, проведив свои самолеты на задание, тут же, на стоянках, ложились на чехлы и спали богатырским сном. А когда штурмовики возвращались, все начиналось заново — осмотр, заправка, зарядка.

Порой некогда было сходить в столовую. И тут, как всегда, заботу о людях проявил начальник политического отдела дивизии полковник И. Т. Калугин. По его инициативе была организована доставка горячей пищи для технического состава непосредственно к рабочим местам — на стоянки самолетов.

Кстати говоря, Иван Трофимович постоянно следил за тем, чтобы командиры, политработники, полковые и дивизионные кадровики не забывали о поощрении технического состава, о представлении особо отличившихся к награде. Заботился он и о создании хороших бытовых условий для девушек-радисток, оружейниц, телефонисток, работниц пищеблока и специалистов других служб. Они очень многое делали для обеспечения боевой деятельности авиаторов.

Как-то инженер дивизии В. Е. Титов в беседе с Калугиным высказал мысль о том, что вот-де технический состав безупречно готовит самолеты к вылетам, а результатов штурмовки никогда не видит. Надо бы хоть раз предоставить людям такую возможность. Иван Трофимович пришел ко мне и передал

пожелание инженера.

Вскоре представился случай показать боевую работу летчиков, громивших неподалеку от аэродрома вражеские танки. Во главе с инженер-майором М. Р. Морозовым на «экскурсию» выехали П. Каракчиев, С. Глушков, И. Белозеров, В. Челноков, Н. Васякин, В. Пантюшев, Н. Абрамов, А. Крылов и многие другие специалисты из полков. Впечатление было настолько сильным, что очевидцы штурмового удара сочли необходимым провести со своими сослуживцами беседы о боевой работе летчиков. Это еще больше способствовало патриотическому подъему среди инженерно-технического состава, развитию инициативы и рационализаторства в подразделениях и частях.

В те дни паше соединение взаимодействовало с 3-м гвардейским Сталинградским механизированным корпусом, входившим в состав 43-й армии. Натиск наземных войск сдерживали шесть немецких дивизий. Особенно сильной была вражеская группировка в районе Наудите — Салдус.

Только с 14 по 17 сентября 1944 года в интересах корпуса были подняты с аэродромов 102 группы штурмовиков. За четыре дня боев наши экипажи уничтожили 27 танков, свыше 200 автомашин, около 200 повозок с различными грузами, подавили артиллерийско-минометный огонь трех дивизионов, уничтожили сотни гитлеровцев.

Восхищенный отличными действиями «илыошиных», командир танковой бригады попросил нашего авианаводчика капитана В. Р. Проценко назвать фамилии ведущих групп. Василий Романович стал перечислять, а когда назвал имя Героя Советского Союза майора Н. Макарова, комбриг остановил его:

— Постой, постой, это не брат ли нашего полковника Макарова? Начальника политотдела? Он рассказывал, что у него где-то брат летчик воюет.

Комбриг и Проценко связали братьев по радио. Полковник и майор обменялись взаимными приветствиями и пожелали друг другу новых успехов.

В этот же день был подбит самолет капитана А. И. Миронова. Приземлился он на нейтральной полосе. Между нашими танкистами и гитлеровцами завязался бой за жизнь летчика. Вскоре Миронов на танке был доставлен на аэродром. Мы сердечно поблагодарили наших боевых друзей. Танк у нас дозаправился горючим и снова умчался на передовую.

В своем отзыве начальник штаба корпуса генерал-майор танковых войск Сидорович высоко оценил боевую работу штурмовиков и поименно назвал храбрейших летчиков, в том числе всех командиров эскадрилий.

Способствуя развитию наступления наземных войск, авиация наносила удары по скоплению противника в районе Приекуле, Кретинген, Карцяны, по плавучим средствам под Либавой и Мемелем. Здесь наше соединение взаимодействовало с 5-й гвардейской бомбардировочной дивизией, которой командовал Герой Советского Союза генерал В. А. Сандалов.

Двадцать семь самолетов Пе-2 во главе с ведущим гвардии майором П. С. Свенским вылетели на бомбардировку скопления танков и живой силы противника в населенном пункте Кретинген и западнее Карцяны. Разбившись на три группы, они обрушили на цель бомбовый груз с высоты 3000–2700 метров.

В это время штурмовики капитана В. А. Рычкова подавляли огонь зенитной артиллерии, которая была по нашим пикировщикам.

Эскадрилья Рычкова была самой активной в дивизии. Достаточно сказать, что только за один день боевой работы под Шяуляем она уничтожила и вывела из строя 17 фашистских танков.

Здесь Рычков и его подчиненные тоже не давали гитлеровцам поднять головы. Но когда Пе-2 Свенского отходил от цели, ожила еще одна ранее молчавшая зенитная батарея. Капитан атаковал ее — сбросил бомбы, обстрелял из пушек и зрэсов. Однако несколько зениток уцелело. После недолгого замешательства их расчеты снова открыли стрельбу.

В. А. Рычков вторично спикировал на ошестинившиеся огнем орудия. Один из снарядов попал в кабину его самолета. Бесстрашный командир, отважный летчик-штурмовик Владимир Аверьянович Рычков, защищая друзей-бомбардировщиков, погиб.

В этом бою ведущим одной из групп Пе-2 был гвардии капитан Л. В. Жолудев. Я знал о необыкновенной судьбе этого летчика по рассказу Героя Советского Союза Ивана Семеновича Полбина.

В ночь на 21 сентября 1941 года экипажу Жолудева (штурман Аргунов и воздушный стрелок-радист Копейкин) приказали вылететь на разведку. В темноте летчик увидел мерцание электрических огней, двигавшихся в сторону линии фронта. Это шла большая колонна вражеских танков. Штурман обозначил на карте маршрут их движения.

Спустя несколько минут полета экипаж попал в зону зенитного обстрела. На поврежденном самолете Жолудев произвел вынужденную посадку. Летчик, штурман и стрелок-радист стали пробираться к линии фронта. Во время блуждания по лесу (за авиаторами немцы организовали погоню) Аргунов отстал, однако вскоре он встретил наших пехотинцев. Они-то и

помогли ему добраться до части.

А Жолудев и Копейкин после долгих скитаний набрали на партизанский лагерь. Летчика и воздушного стрелка-радиста зачислили в отряд, которым командовал офицер Подгорный.

Народные мстители не давали гитлеровцам покоя. Взлетали на воздух различные склады, железнодорожные и шоссейные мосты, катились под откос вражеские эшелоны. Города земля под ногами оккупантов.

В одной из жестоких схваток с карателями смертью храбрых пал командир отряда. На его место назначили товарища Алексея. Так называли партизаны двадцатичетырехлетнего старшего лейтенанта Л. В. Жолудева.

Зимой 1941/42 г., когда наши войска освободили города Калинин, Нелидово, Андреаполь, отряд, возглавляемый летчиком Л. В. Желудевым, соединился с нашими регулярными частями. В начале февраля 1942 года Жолудев и Копейкин прибыли в родной авиационный полк и стали снова летать на боевые задания. В Прибалтике Жолудев неоднократно водил группу «петляковых» на подавление самых различных вражеских объектов, пользовался заслуженным авторитетом среди авиаторов.

5 октября 1-й Прибалтийский фронт перешел в решительное наступление на врага. В это же время войска 3-го Белорусского фронта с боями вступили в Восточную Пруссию. 13 октября доблестные воины 2-го Прибалтийского фронта освободили столицу Латвии Ригу, а через девять дней вышли к Тукумсу. Таким образом, курляндская группировка гитлеровских войск, насчитывавшая более 30 дивизий, была отрезана и прижата к морю.

Перейдя в наступление из района северо-западнее и юго-западнее Шяуляя, войска генерала И. Х. Баграмяна прорвали сильно укрепленную оборону противника и за четыре дня наступательных боев продвинулись вперед до 100 километров, расширив прорыв до 280 километров по фронту. В ходе наступления части и соединения фронта овладели важными опорными пунктами обороны немцев Тельшай, Плунчени, Мажейкай, Тришкой, Тиркшлей, Седа, Ворки, Кельмы, а также с боями заняли более 3000 других населенных пунктов,

Большой вклад в дело разгрома врага внесли летчики 3-й воздушной армии генерал-полковника авиации Папи-вина. 335-я штурмовая авиационная дивизия за образцовое выполнение задания командования и проявленные при этом доблесть и мужество была награждена орденом Суворова 2-й степени.

Нелегко нам давались победы над врагом. В полках были потери. Ветераны до сих пор вспоминают самоотверженность

воспитанника Ленинского комсомола командира экипажа Толи Блинова. Это был замечательный патриот Родины, дисциплинированный воин, исполнительный, внутренне собранный летчик, обладавший способностью к решительным действиям.

Возвращаясь с боевого задания, Анатолий заметил, что на дороге сосредоточилось большое количество немецкой техники. Лучшей цели не найти. Но как ее уничтожить, если нет ни бомб, ни эрэсов? Тем более что над колонной патрулируют «мессершмитты».

Предполагая, что «ильюшин» намерен атаковать танки и автомашины, истребители яростно набросились на самолет Блинова. Задымил мотор. И комсомолец принял обдуманное, расчетливое решение — развернулся в сторону вражеской колонны и направил «черную смерть» в отвесное пикирование.

Страшный взрыв потряс окрестность. На дороге возникла огненная река. Образовалась пробка. Уцелевшие автомашины и танки расползлись в стороны и увязли в болоте.

В Прибалтике погиб молодой способный летчик Евгений Беляченко. Его израненный самолет перетянул через лес. У самой земли машина перестала слушаться рулей управления и, перевернувшись вниз кабиной, рухнула...

Я не помню ни одного сколько-нибудь важного боя, чтобы в нем не отличились коммунисты. Воспитанные в духе ленинских идей, они совершали героические подвиги, ради товарищей не жалели ни крови, ни самой жизни. Приведу один характерный пример.

Летчики полка Героя Советского Союза подполковника В. Г. Болотова возвращались с задания. Вот уже приземлились группы, ведомые офицерами А. Мироновым, Н. Макаровым, Ф. Садчиковым. Техники и механики встречали самолеты, осматривали их, закатывали в капониры. Казалось, все шло нормально. В воздухе оставалась лишь эскадрилья майора П. Арефьева. Но вскоре и она подошла к аэродрому. Надо было срочно садиться, ибо уже начало смеркаться, а полевой аэродром не располагал средствами обеспечения слепой посадки. И тут неожиданно из-за облаков выскочили четыре «фокке-вульфы».

Командир полка передал по радио майору Арефьеву:

— В воздухе противник!

— Всем садиться с бреющего! — тут же последовал приказ Арефьева ведомым. Вступать в бой запрещаю! Я прикрываю посадку.

Майор отвлек противника на себя. Он ударил по истребителям из пушек и с набором высоты ушел в облака.

ФВ-190 бросились за ним. Арефьев именно на это и рассчитывал. Быстро развернувшись, он вышел из облачности и ударил из пушек по замыкающему истребителю, по успевшему скрыться. Вражеский самолет накренился, вошел в отвесное пикирование и врезался в землю неподалеку от нашего аэродрома, на который уже приземлились штурмовики эскадрильи Арефьева.

А сам командир продолжал вести бой с тремя оставшимися «фокке-вульфами». Одному из них удалось атаковать «ильюшина». Огненная трасса прошла рядом с кабиной стрелка-радиста. С борта Ил-2 ответили дружным огнем. «Фоккер» задымил и со снижением потянул на запад.

Теперь экипажу Арефьева было легче, летчик и стрелок приготовились к отражению очередной атаки, но гитлеровцы не стали рисковать. Они скрылись в облаках и больше не появлялись.

Майор пошел на посадку, но поврежденная машина перестала слушаться рулей. Самолет приземлился на фюзеляж недалеко от аэродрома.

Так коммунист Арефьев, приняв удар на себя, отвел беду от своих молодых товарищей по оружию.

В описании отваги, мужества, великой преданности партии Ленина невозможно перешагнуть границу восхищения советскими летчиками-штурмовиками. Недаром об их изумительных подвигах созданы книги, картины, песни, из уст в уста передаются легенды. Они достойны вечной народной памяти.

Под крылом — Неман

Закончились бои на мемельском и либавском направлениях. Мы получили приказ перебазироваться на аэродром Заалау, что юго-западнее Тильзита.

Первой туда вылетела группа штурмовиков майора Г. М. Денисова. С ними шел и я. Под крылом многоводный Неман. За ним появился Тильзит. Внимательно осматриваем местность. Все дороги, даже проселочные, обсажены деревьями. Майор ведет группу строго по маршруту, дает по радио указания летчикам.

До аэродрома осталось три минуты лета. Увеличиваем интервалы и дистанции. Вот в треугольнике дорог появилась небольшая площадка. По бокам она изрыта воронками, в центре — неровности.

Говорю Денисову:

— Я сажусь первым. Ожидайте команду на посадку,

На пробеге мой самолет сильно подбрасывало. Я несколько раз проругил по летному полю. Выбрал наиболее подходящую полосу, на которой меньше неровностей, затем дал указание экипажам, как действовать во время приземления и пробеге.

Вслед за группой майора Г. М. Денисова произвели посадку и остальные 100 самолетов дивизии.

Вскоре начали готовиться к пробным полетам с полной бомбовой нагрузкой. В плановую таблицу включили самых опытных летчиков. В первые же два-три дня после перебазирования в Заалау мы подобрали наиболее подготовленные экипажи, которым разрешалось летать с этого аэродрома,

К моменту перебазирования сменилось командование частей. Подполковника КП Заклепу назначили с повышением, его заменил летчик этого же полка Герой Советского Союза майор И. А. Мусненко. Подполковника В. Г. Болотова откомандировали на учебу в академию.

Вместо него назначили подполковника А. П. Карпова. Н. В. Банков передал полк Герою Советского Союза майору Д. И. Помукчинскому. Это были молодые способные организаторы, пользовавшиеся авторитетом у личного состава.

Штаб дивизии дал указание командирам полков произвести воздушную разведку местности, определить рельеф, наличие дорог и их направление. Сам я тоже изучил район предстоящих боевых действий. Слева и справа от Немана простиралась низменность, на большом пространстве залитая водой (особенно в районе впадения реки в Балтийское море). Обычно после

разливов и больших дождей немцы откачивали воду в Неман, осушали пойму для пастбищ. Южнее виднелись дамбы, засаженные вековыми вязами. Вдоль шоссе и грунтовых дорог тянулись сплошные аллеи, которые служили хорошим ориентиром.

Восточная Пруссия — гнездо германского милитаризма — была сильно укреплена оборонительными сооружениями, сплошь опутана колючей проволокой, изрезана противотанковыми рвами, насыщена долговременными огневыми точками, артиллерией разных калибров и другими средствами. Немецкое командование считало восточно-пруссские рубежи неприступными.

12 января 1945 года войска 1-го Украинского фронта начали наступление. Через два дня на оборону противника двинулись соединения 1-го и 2-го Белорусских фронтов, а 15 января пошли вперед воины 4-го Украинского фронта.

Авиация 3-й воздушной армии поддерживала наступление войск 3-го Белорусского фронта. Штурмовики вели активную боевую работу. Они летали на воздушную разведку войск противника по всему Земландскому полуострову, отыскивали и атаковали гитлеровские суда в Балтийском море, фотографировали боевые порядки и цели врага.

В ходе наступления наши войска овладели значительной частью Земландского полуострова, обошли Кенигсберг с севера, северо-запада и юго-запада. Нашу дивизию решили подтянуть ближе к линии фронта, и мы перелетели на аэродром, находившийся рядом с Кенигсбергом.

Когда все летчики произвели посадку, гвардии полковник И. Т. Калугин, снимая шлем, сказал:

— Ну и благодать! Давно не летал с такого аэродрома.

— Аэродром-то хороший, Иван Трофимович, только находится он на удалении пушечного выстрела от противника, — заметил я.

К нам подошли инженеры Титов и Баранюк. Мы посоветовали им заблаговременно побеспокоиться о сооружении укрытий для технического состава: до вражеских позиций было не более десяти километров.

Все экипажи хлопотали возле своих машин. Механики и техники осматривали самолеты, летчики и стрелки помогали им. У штурмовиков М. Саломатина и В. Стригунова собралась почти вся эскадрилья. Их машины получили повреждения, и товарищи помогали производить ремонт.

Начальник политотдела и я подошли к летчикам. В это время над нами пронеслось звено «яков», Ведущий качнул крыльями, приветствуя нас.

— Завидуют, наверное, нам ребята, — проговорил майор Денисов. — На каком аэродроме мы приземлились!

— Да, с такого свободно можно взлететь с дополнительной бомбовой нагрузкой, — добавил Арефьев.

Молчавший до этого замполит полка майор Митяев протянул мне листок из полевой книжки:

— Подсчитано, товарищ генерал, что при взлете с бетонированной полосы штурмовик может взять бомбовый груз почти в два раза больше, чем с грунта.

— Почему почти? — спросил Герой Советского Союза Б. Падалко. — Радиус действия по целям не превышает двадцати — тридцати километров. Значит, можно сократить заправку горючим. Вот и получается, что полезная нагрузка штурмовика увеличится вдвое.

— Кстати, как дела обстоят с маршрутами? — обратился полковник Калугин к штурману полка Папсуеву,

— Проложены по всем направлениям Земландского полуострова, — ответил майор. — Уточнены также варианты действий по кораблям в Балтийском море.

— Опять по кораблям? — удивился капитан С. Ковальчик.

— Да, — ответил вместо штурмана инспектор по технике пилотирования дивизии майор Лабзуков. — Опять по кораблям, хотя это очень трудная и опасная работа. Вражеские суда хорошо оснащены средствами противовоздушной обороны.

— Можно понять беспокойство капитана Ковальчика, — проговорил командир полка Д. И. Помукчинский, — К нему в эскадрилью прибыло молодое пополнение, которое еще недостаточно хорошо освоило полеты по приборам.

— Тем не менее летать над морем придется, — продолжал штурман полка. Посмотрите на расположение войск противника. — Он достал из планшета карту. Единственный путь отступления для них — через канал в Балтийское море.

Мы рассматривали карту- обозначенные пунктирными линиями маршруты полетов штурмовиков уходили в море.

— Все летчики и воздушные стрелки умеют плавать? — спросил полковник Калугин у командиров эскадрилий.

— Вероятно, не все. Я, например, не умею, — ответил Станислав Ковальчик.

— Ничего, — подбодрил капитана штурман дивизии майор Петров. — Завтра всем экипажам выдадут спасательные жилеты.

Побеседовав еще несколько минут, мы с начальником политотдела отправились на командный пункт. Только успели подняться на второй этаж, как от разрыва артиллерийских снарядов со звоном посыпались стекла.

— Всем встать у простенков! — приказал я офицерам, но в грохоте разрывов почти не услышал самого себя.

Обстрел не прекращался. Приказав командиру эскадрильи Иносаридзе поднять самолеты в воздух, чтобы подавить вражескую артиллерию, я возвратился к стартовой радиостанции. Один из снарядов попал в самолет, и техники, выскочив из укрытия, начали тушить пожар. Действовали они собранно, хладнокровно.

Инженеры Титов и Каракчиев, пригнувшись, спешили к связному По-2. Рядом с ними разорвался снаряд. Как подкошенный, упал Каракчиев, его спутник неестественно присел. Потом В. Е. Титов выпрямился и стал помогать подбежавшим санитарам укладывать на носилки инженера 826-го полка Каракчиева.

Загорелся По-2. Группа авиаторов бросилась к нему с огнетушителями. И вдруг взорвался бензобак. Брызнул огненный поток. Машину спасти уже было нельзя.

Над головой опять зловещий гул летящих снарядов. И снова грохот разрывов. Я не слышу, что мне кричит В. Е. Титов, вижу лишь его жесты. Подойдя к нему, увидел, что из пробитых голенищ его сапог струится кровь. Но инженер не замечал этого, твердо стоял на ногах.

— Снимите сапоги, надо перевязать раны, — говорю ему.

Титов махнул рукой и крикнул:

— Ложитесь!

При этом он странно встряхивал головой, как будто старался с нее что-то сбросить. Инженера контузило взрывной волной.

— Некогда отлеживаться, — отвечаю Титову, — надо идти на старт.

В общем гуле отчетливо различаю звук работающих моторов. Эскадрилья капитана Иносаридзе пошла на взлет. Волнуюсь, очень волнуюсь. Если хоть один снаряд попадет в самолет — погибнет вся эскадрилья. На своих же бомбах подорвется. А что будет с другими самолетами, с аэродромом?..

Минута переживания казалась вечностью. Но вот «илы» уже над аэродромом. Молодец Иносаридзе! Спустя некоторое время капитан доложил по радио:

— С ходу сбил аэростат, который корректировал стрельбу по аэродрому. Лечу к артиллерийским позициям.

Обстрел аэродрома прекратился. Передаю Иносаридзе:

— Боеприпасы расходовать только для подавления артиллерии.

— Вас понял, — ответил комэск.

Тем временем солдаты батальона аэродромного

обслуживания привели взлетно-посадочную полосу в рабочее состояние. На смену экипажам Иносаридзе вылетело звено Героя Советского Союза Платонова. Погода резко изменилась, пошел снег, но капитан умело вывел свою эскадрилью на аэродром.

Авиаторы благодарили Иносаридзе и его ведомых за оперативную подготовку к вылету и умелые действия по подавлению вражеской артиллерии. Капитан улыбался;

— Если бы приказали вылететь другой эскадрилье, она бы сделала то же самое.

Офицер был прав: все наши подразделения находились в боевой готовности.

Заместитель начальника штаба дивизии подполковник Д. С. Кулебякин собрал сведения и доложил:

— Убитых нет, тяжело ранен инженер полка Каракчиев. Имеют повреждения отдельные самолеты.

Жизнь прифронтового аэродрома налаживалась. Лучшие экипажи дивизии, особенно летчики 6-го гвардейского полка, летали на разведку, добывая данные о противнике, его боевой технике и огневых средствах. Гвардейцы-разведчики, искусно владея противозенитным маневром, фотографировали вражеские объекты с малых высот. Летчик Сердюков заснял форт на северной окраине Кенигсберга, а пара штурмовиков во главе с капитаном Кузнецовым — аэродром Зеераплен.

Особую ценность представляли фотоснимки, сделанные летчиком Вороновым. Преодолев сильный заслон противовоздушной обороны, он сумел подойти к мощному оборонительному рубежу юго-западнее Фишхаузена, который прикрывал вход на косу Фриш-Нерут. Эти снимки давали довольно четкое представление об обороне противника и коммуникациях укрепрайона.

Для уточнения разведанных в воздух поднялся экипаж В. Кузнецова. На малой высоте гвардеец подошел к Фишхаузену, обогнул косу с запада. На ее восточной стороне, покрытой лесом, летчик обнаружил скопление автомашин и боевой техники.

Немцы открыли по штурмовику огонь из зенитных пушек и пулеметов. Но В. Кузнецов — человек не робкого десятка. Объективы его аппаратов фиксировали позиции зенитных батарей, участки сосредоточения живой силы и техники противника.

Впоследствии эти данные оченьгодились нам при штурмовке косы Фриш-Нерут, а также были использованы командованием наземных войск.

Большую роль сыграла аэрофоторазведка и при взятии Пиллау. К моменту наступления мы точно знали, какими силами

располагает гарнизон этого порта. Летчик Шалдов сфотографировал в районе Пиллау автоколонну до 60 машин, железнодорожную станцию, на которой стояло пять составов с боевой техникой, обнаружил около 40 судов малого тоннажа.

Таким образом, воздушные разведчики во многом способствовали успешному разгрому врага в Восточной Пруссии.

Летчики-штурмовики наносили удары по фашистам под Бранденбургом и Хайлигенбайлем, в населенных пунктах Шелен, Бальга, Нойхойзер и других. Они били врага на его собственной территории.

Крупное поражение гитлеровцы потерпели в районе Шелен, что в девяти километрах западнее Бранденбурга. Это было в марте 1945 года. Под натиском наземных войск противник отходил на запад. Автомашины, танки, артиллерия медленно отступали по раскисшим от весеннего паводка дорогам. Чтобы не создавать заторов, тягачи сволакивали в кюветы застрявшую технику. Распутица вынуждала фашистов выбирать при отступлении большие магистрали. Но и асфальтированные дороги быстро выходили из строя при движении по ним танков и самоходных орудий.

Воздушный разведчик М. Саломатин доложил, что на шоссе, которое шло через Шелен, скопилось до 300 вражеских автомашин. Дешифрованные снимки подтвердили устный доклад летчика. Командование полка приняло решение немедленно ударить по скоплению техники. В воздух поднялась группа штурмовиков во главе с Саломатиным. Видимость в районе цели была ограниченной. Самолеты снизились до 100 метров и с этой высоты атаковали противника. С первого захода штурмовики подожгли до десяти автомашин.

Противовоздушной обороны не было, поэтому гитлеровцы, бросив технику, укрылись в кюветах. Группа М. Саломатина еще раз ударила по колонне бомбами и реактивными снарядами. Возникли пожары, начались взрывы. Уничтожив технику, летчики обстреляли придорожные кюветы и нанесли врагу большой урон в живой силе.

На подходе к своему аэродрому М. Саломатин встретил восьмерку штурмовиков майора Денисова. Она шла в район Фодерау. По данным воздушной разведки, оттуда к станции Валиттник двигалось около 200 немецких автомашин.

Неподалеку от Фодерау майор заметил железнодорожное полотно, уходящее в лес. Денисову показалось, будто он увидел дым паровоза. Возможно, гитлеровцы подгоняли состав, чтобы погрузить автомашины, идущие к станции Валиттник.

Спустя несколько минут летчики увидели эшелон. На

открытых платформах стояли танки и орудия.

— Атаковать всем вдруг! — приказал Денисов.

Штурмовики обрушились на эшелон. Несколько бомб разорвалось впереди состава на железнодорожном полотне, часть попала в платформы и паровоз. Огромное облако пара, клубясь, поднялось над насыпью. Платформы с орудиями и танками полетели под откос.

Разгромив эшелон, «ильюшины» взяли курс на шоссе, по которому сплошным потоком двигались автомашины. Слева и справа тянулись озера талой воды, и противник не мог уйти из-под удара. Противовоздушных средств борьбы у него не было.

Самолеты разделились на две группы и атаковали колонну с тыла и фронта. С первого захода штурмовики подожгли двадцать автомашин. За ними последовало еще несколько атак. И при каждом выходе из них экипажи обстреливали разбегавшихся фашистов из пушек и пулеметов.

Всего было израсходовано 3600 килограммов бомб, 60 эрзсов, тысячи пушечных снарядов и пулеметных патронов. Колонна неприятельских машин была уничтожена полностью.

Войска 3-го Белорусского фронта 29 марта завершили ликвидацию немецкой группировки, окруженной юго-западнее Кенигсберга. За семнадцать дней противник потерял свыше 50000 пленными и 80000 убитыми, при этом наши войска захватили в качестве трофеев 605 танков и самоходных орудий и свыше 3500 полевых орудий.

Началась подготовка к штурму Кенигсберга — первоклассной крепости. В прусской столице оборонялся 135-тысячный гарнизон. Здесь когда-то вынашивались планы мировой разбойничьей войны, строили танки и военные корабли. Отсюда взлетали самолеты, превратившие в груды развалин многие советские города и села.

Борьба за Кенигсберг представляет собой школу большого боевого опыта. Эта операция весьма поучительна во многих отношениях, в частности исключительно тесным взаимодействием авиации с наземными войсками. Наши летчики, действуя на направлениях главных ударов, помогая наземным войскам выбивать врага из отдельных домов, подвалов и других укрытий, продемонстрировали высокие образцы выучки, мужества и самоотверженности.

Во время Кенигсбергской операции они произвели 14 тысяч боевых вылетов, сбросили на головы врага 5000 топи авиационных бомб.

7 апреля штурмовики 6-го Московского гвардейского авиационного полка начали боевую работу с восходом солнца.

Первой с аэродрома поднялась восьмерка «ильюшиных», ведомая дважды Героем Советского Союза гвардии капитаном И. Ф. Павловым. Прорвавшись сквозь зенитный огонь, летчики достигли цели — вражеских минометных позиций, скопления автомашин и орудий полевой артиллерии. Планируя с высоты 900 метров, они обрушили на гитлеровцев смертоносный груз.

Пятнадцать минут находились «илы» над расположением противника. Затем подошла группа штурмовиков во главе с Героем Советского Союза капитаном В. Соловьевым. Перестроившись из правого пеленга в круг, гвардейцы сделали подряд шесть заходов на цель. Внизу вспыхнули огромные очаги пожаров. Восьмерку В. Соловьева, уничтожившую около 20 автомашин и десятки гитлеровцев, сменили 12 Ил-2 под командованием Героев Советского Союза С. Янковского и В. Нечаева.

Эшелоны «крылатых танков» шли на врага до позднего вечера. Под их снайперскими ударами рушились оборонительные узлы в Кенигсберге и прилегающих к нему пригородах.

Много было проявлено творческой инициативы и находчивости в боях за прусскую столицу. В политотделе дивизии и партийных организациях полков анализировали, обобщали боевой опыт и делали его достоянием всех экипажей соединения. С этой целью политработники, партийные и комсомольские активисты проводили беседы непосредственно у самолетов, выпускали листовки, посвященные отличившимся летчикам и воздушным стрелкам, оформляли фотовитрины и монтажи, демонстрировали фотодокументы, подтверждающие результаты вылетов на штурмовку. Большую мобилизующую роль в пропаганде героизма авиаторов играла армейская и фронтовая печать, местное радиовещание.

Несмотря на огромные потери, гитлеровцы яростно сопротивлялись. С упорством фанатиков оборонялись фашисты в Меденау, северо-западнее Кенигсберга. Для подавления в этом районе артиллерийско-минометных позиций командир полка И. А. Мусиенко выделил пять экипажей штурмовиков. Все летчики этой группы — Иван Шабельников, Николай Баленко, Дмитрий Тарасов и Аркадий Воронов — были Героями Советского Союза, а Иван Корчагин, совершивший 126 боевых вылетов, — представлен к этому высокому званию.

Ведущим шел Иван Шабельников — равный среди равных в героической пятерке. Подойдя к цели, «илы» стали в круг. Такой боевой порядок позволял прикрывать товарища и попеременно атаковать заданный объект.

Самолеты сделали первый заход, сбросив бомбы на

артиллерийские минометные батареи. Противник ответил ураганным огнем. При выходе из пикирования один из снарядов повредил плоскость машины Ивана Корчагина. Однако летчик не покинул строя.

— Делаем второй заход! — приказал командир. И штурмовики вновь один за другим устремились на цель. На этот раз гитлеровским зенитчикам удалось повредить самолеты Баленко и Тарасова. Они стали трудно управляемыми.

— Идите на свой аэродром, — услышали командиры экипажей голос ведущего.

На поле боя осталось три Ил-2. Едва они успели сделать еще один заход на цель, как в воздухе появились «Фокке-Вульфы-190».

По команде Ивана Шабельникова штурмовики сомкнулись плотным кольцом.

Шесть ФВ-190 ударили по самолету ведущего. «Ильюшин» задымил и сразу же пошел на снижение. Иван Корчагин следил за командиром, считал каждую минуту, ожидая, что он вот-вот пересечет линию фронта. Но машина Шабельникова была уже неуправляема. Кое-как приземлившись, командир экипажа и воздушный стрелок-радист Мальков вылезли из кабин и, отстреливаясь от гитлеровцев, бросились в сторону наших наземных войск. Отсекая преследователей, Иван Корчагин и его стрелок били по ним из пушек и пулеметов.

— Командир, справа «фоккеры»! — предупредил ведомый Аркадий Воронов.

Отвернув влево, Корчагин дал возможность стрелку В. Шматову вести прицельный огонь по самолетам противника. Меткая очередь, и один ФВ-190 пошел камнем вниз.

Пять гитлеровцев то вместе кидались на Воронова или Корчагина, то, разделившись на группы, атаковали сразу оба самолета. Отбиваясь, штурмовики тянули к линии фронта: на своей стороне и земля помогает. Но силы были неравными. Израненные «илы» едва держались в воздухе. В нескольких сотнях метров от передней линии вражеские истребители сосредоточили огонь по штурмовику Корчагина. Снаряды попали в мотор. Машину трясло как в лихорадке. Катастрофическое положение заставило летчика произвести вынужденную посадку неподалеку от позиции наших «катюш».

И. Шабельников и В. Мальков отбивались от гитлеровцев до последнего патрона. В перестрелке оба они были тяжело ранены и схвачены врагом. После допросов и пыток их бросили в тюрьму города Пиллау. Затем при отступлении фашисты переправили летчика и стрелка в Данию. Советские патриоты пережили все ужасы гитлеровской неволи, но ничто не смогло сломить их — ни

пытки, ни голод. Оба они не теряли надежды выбраться на волю.

В середине апреля войска союзников освободили пленных из лагеря, где находился И. Шабельников. Вместе с двумя другими нашими офицерами он достал машину, и они поехали к своим. Вернулся на родину и Виктор Мальков. В последних боях с врагом Иван Шабельников пал смертью героя. А его боевой товарищ, с которым он совершил около 130 вылетов на штурмовку, вместе с однополчанами встретил долгожданный День Победы. После войны Виктор Мальков окончил институт и сейчас работает директором крупного завода.

Войска 3-го Белорусского фронта после упорных уличных боев завершили разгром окруженной группы немецких войск и овладели Кенигсбергом — важным стратегическим узлом обороны немцев на Балтийском море. Только за день 9 апреля 1945 года было взято в плен свыше 27 тысяч немецких солдат и офицеров, захвачено большое количество вооружения и разного рода военного имущества. Остатки гарнизона во главе с комендантом крепости генералом от инфантерии Ляш и его штабом прекратили сопротивление и сложили оружие.

За содействие наземным войскам в разгроме противника личный состав нашего соединения получил благодарности от командиров дивизии, корпусов, командующих армиями и командующего 3-м Белорусским фронтом Маршала Советского Союза А. М. Василевского.

Весна победная

Советская армия успешно продвигалась в глубь Земландского полуострова, овладевая населенными пунктами, железнодорожными станциями, сильными укрепленными районами противника. В апреле 1945 года наши войска вышли к важному оборонительному объекту Нойхойзер, где гитлеровцы сосредоточили большое количество минометов, танков и пехоты. Здесь были огромные склады боеприпасов и военного имущества.

Когда первая группа штурмовиков, ведомая Героем Советского Союза капитаном Рудневым, появилась над железнодорожной станцией Нойхойзер и увидела санитарные вагоны, командир приказал ведомым:

— Санитарные вагоны не бомбить.

Для уточнения цели сделали еще заход. Противник открыл интенсивный огонь по самолетам. В плоскостях и фюзеляжах появились пробоины. Тогда Руднев дал команду:

— Подавить огонь зенитной артиллерии!

Оказалось, что под видом санитарного поезда маскируется состав с боеприпасами и войсковыми подразделениями. Кстати, фашисты нередко прибегали к такой хитрости. Разгадав уловку врага, летчики нанесли по цели сокрушительный удар. Состав, груженный боеприпасами, взорвался, похоронив под своими обломками сотни гитлеровских солдат и офицеров.

В этот же день в район Нойхойзера водили свои группы «илов» Герои Советского Союза Платонов, Ковальчик, Тихонов. Сильный укрепленный пункт, стоявший на пути продвижения наших войск, пал, и наземные части Советской Армии двинулись вперед, на запад.

Не давая противнику сосредоточиться, штурмовики преследовали его на пути отступления. В населенном пункте Портайнен группа экипажей во главе с Героем Советского Союза Петром Ивановичем Матковым создали несколько очагов пожара. Движение гитлеровцев было приостановлено. Эскадрилья Героя Советского Союза майора Н. Г. Макарова довершила здесь разгром техники и живой силы. Особенно активно действовали летчики Г. Красавин, А. Волков, Н. Дрозд.

Остатки Земландской группировки гитлеровцев сосредоточивались в Пиллау. Вражеские корабли и баржи курсировали круглосуточно. Одни привозили боеприпасы, другие увозили ценности, промышленное оборудование. Нужно было запереть неприятельский флот в порту, локализовать его деятельность. С этой целью штаб нашей дивизии отдал

распоряжение командирам полков подготовить к боевым вылетам несколько групп самолетов.

Надо сказать, что нашим летчикам-штурмовикам предстояло действовать в необычных условиях. Они привыкли к наземным ориентирам, а в море их почти не было — насколько хватал глаз, простиралось водное пространство. Правда, некоторые экипажи имели небольшой опыт самолетовождения над морем. Во время боев в Финляндии зимой 1939 года мне тоже приходилось водить свой полк над Финским и Ботническим заливами, в районе острова Ханко и Ваазы.

Вот эти-то крупницы опыта наряду с общими правилами полетов над морем мы и передали всем командирам экипажей, прежде чем посылать их на боевое задание.

Одним из ведущих назначили Героя Советского Союза С. Ковальчика. Штурманом в его группе был офицер Папсуев. И вот восьмерка Ил-2 взяла курс в район Пиллау. Достигнув цели, летчики заметили несколько самоходных баржей, отправляющихся из порта с грузом. Первым повел самолет в атаку командир, за ним — ведомые. С моря полыхнул огонь. Но экипажи уже давно научились применять противозенитный маневр и продолжали штурмовку морского транспорта с малой высоты. Затем в работу включились подоспевшие пикировщики. Неприятельскому каравану с награбленным добром уйти не удалось.

Начались тяжелые, кровопролитные бои за город и крепость Пиллау. Надо было форсировать канал, соединяющий Кенигсберг с Пиллау и Балтийским морем. С наземными войсками взаимодействовали две воздушные армии и соединения авиации дальнего действия.

На подступах к каналу гитлеровцы сосредоточили почти всю артиллерию Земландского полуострова. Для удобства ведения огня они срезали макушки деревьев и обрубили сучья. С моря вели огонь корабли, прикрывающие Пиллау.

Аэродром Витенберг, на котором базировалась паша дивизия, был первоклассным. Он имел хорошо оборудованный командный пункт, удобные жилища для летчиков и техников, а самое главное — бетонированную полосу. Самолеты могли взлетать с перегрузочным вариантом: 600 килограммов бомб, 8 эрэсов и полный боекомплект пушечных снарядов и пулеметных патронов. Мы знали места расположения зенитных средств, дислокацию немецких аэродромов, а также количество самолетов на них.

...Вышестоящий штаб приказал потопить три вражеских судна, шедших по каналу к Пиллау. Это задание было поручено группе штурмовиков, возглавляемой Героем Советского Союза

Петром Ивановичем Матковым.

Шестерка «илов» зашла с северо-запада, со стороны Кенигсберга. В двух-трех километрах от электростанции Пайзе, расположенной на канале, летчиков обстреляла зенитная артиллерия. Матков приказал ведомым с ходу сбросить на зенитки по две бомбы и обстрелять их из пушек.

Четыре экипажа устремились к вражеским кораблям, а летчики Изгейм и Тугарев продолжали подавлять позиции зенитных батарей реактивными снарядами. Огонь с земли неожиданно прекратился, и в воздухе появились четыре ФВ-190. Наши истребители прикрытия связали противника боем, и штурмовики продолжали выполнять боевое задание.

А тем временем Матков и три других летчика подожгли два фашистских судна и начали преследование третьего корабля, ушедшего в открытое море. Плавучий караван противника не дошел до Пиллау. Штурмовики благополучно вернулись на свой аэродром.

На помощь блокированному в крепости гарнизону двигались пехота и танки. Нашей дивизии поставили задачу уничтожить их. На выполнение этого задания снова вылетела группа П. И. Маткова.

«Илы» атаковали скопление танков и артиллерию на огневых позициях севернее дороги Кенигсберг — Пиллау. Весенняя распутица не давала возможности гитлеровцам свернуть с дороги и укрыться. В течение тридцати минут штурмовики уничтожили 12 танков, 7 орудий зенитной артиллерии и 8 автомашин.

Врагу не удалось прорвать кольцо блокады. Штурмовики нашей дивизии во взаимодействии с наземными войсками топили корабли, бомбили железнодорожные узлы, танковые и автомобильные колонны, взрывали орудия полевой и зенитной артиллерии, пускали под откос поезда.

17 апреля 1945 года был ликвидирован мощный узел сопротивления Фишхаузен и открыт путь к морской крепости — форту Пиллау.

Остатки земландской группировки, прижатые к морю, отчаянно сопротивлялись. Они имели в своем распоряжении большое количество танков, самоходных орудий, минометов, полевой и зенитной артиллерии всех калибров. 200–250 самолетов, преимущественно истребителей типа ФВ-190, базировались на северо-западной оконечности полуострова и на косе, ведущей к Данцигу. Эту группировку поддерживали с моря корабли.

Оборонительные бои гитлеровцы сочетали с контратаками. Однако инициатива была полностью в руках советских войск.

Обстоятельства сложились так, что наибольшую нагрузку в этот период нес 826-й Витебский штурмовой авиационный полк. Эскадрильи этой части делали по 3–4 боевых вылета в день, действуя по автоколоннам, танкам и переднему краю противника. Технический состав едва успевал готовить машины.

14 апреля 1945 года эскадрилья капитана Ф. И. Садчикова получила приказ вылететь на штурмовку артиллерийско-минометных позиций врага северо-западнее Кенигсберга. Другие подразделения этой части ушли на штурмовку кораблей противника.

Группа собралась над аэродромом и, построившись в правый пеленг, под прикрытием истребителей взяла курс к линии фронта. Облачность достигала 5–6 баллов, поэтому самолеты шли на малой высоте. Приблизившись к передовой, набрали высоту 1750 метров.

Облачность рассеялась, и по самолетам открыла огонь малокалиберная зенитная артиллерия. Потом начали стрелять и тяжелые зенитные орудия. Именно они и являлись той целью, которую штурмовикам предстояло уничтожить.

Батарея была замаскирована правее небольшого поселка, недалеко от леса.

— Атакуем! — приказал капитан Садчиков своим подчиненным.

Вслед за другими летчиками на батарею развернул свою машину и Владимир Гуляев. Перед самым мотором возникла черная шапка взрыва. Самолет трянуло. В кабине запахло гарью. Взглянув на плоскости, Владимир убедился, что пробоин нет. Ил-2 хорошо слушался рулей.

Гуляев дал очередь из пушек и пулеметов. Трассы прошли выше цели. Летчик еще больше отжал ручку управления от себя и снова нажал на гашетку. Снаряды и пули легли точно в центре огневых позиций батареи, и орудия умолкли. Видимо, прислуга укрылась в щелях. Реактивный снаряд, выпущенный Владимиром, угодил в щит зенитки. Затем Гуляев нажал на кнопку бомбосбрасывателя, и 16 двадцатипятикилограммовых бомб посыпались из люков.

— Молодец! Правильно, так их! Давай еще заходи! — услышал я чей-то голос в динамике на командном пункте.

Успешно справившись с поставленной задачей, группа Ф. И. Садчикова благополучно возвратилась домой. На самолете В. Гуляева вражеским снарядом пробило крышку правого колеса шасси. Однако, несмотря на это, Владимир мастерски произвел посадку.

Хорошо запомнился мне вылет на штурмовку северного

форта Пиллау эскадрильи П. И. Маткова.

Предполетную подготовку Петр Иванович провел вместе с истребителями прикрытия, которые базировались с нами на одном аэродроме. Командир рассказал летчикам, где расположены зенитные средства противника, избрал наиболее выгодный вариант атаки. Начальник оперативного отделения капитан Н. К. Мацегора уточнил место нахождения наших войск. Одновременно предупредил, что на рейде, возможно, будут корабли.

Самолеты поднялись и взяли курс на Пиллау, в районе которого работала восьмерка штурмовиков капитана Садчикова. Матков попросил однополчанина сообщить по радиии обстановку. Садчиков сообщил:

— На рейде корабли. Будьте внимательны. Предположения Н. М. Мацегоры подтвердились. До форта оставалось 7–8 километров. Матков построил группу в правый пеленг. Едва успел он это сделать, как по штурмовикам ударили десятки зенитных орудий. Командиры экипажей энергично выполнили противозенитный маневр и реактивными снарядами атаковали вражеских зенитчиков.

Одно звено «илов» осталось для окончательного подавления орудийных позиций гитлеровцев, а два других ушли к форту.

— Наносим удар по береговым укреплениям! — передал по радио командир эскадрильи.

Бомбы попали в склад боеприпасов. Взрыв потряс форт. Все кругом затянуло сплошным дымом, возникло несколько очагов пожара. Заговорила зенитная артиллерия вражеских кораблей. Однако группа Маткова продолжала атаковать. Второй, третий, четвертый заход. Казалось, земля и море объаты огнем.

Во время последнего захода корабельная артиллерия подбила самолеты Александра Пискалова и Степана Бондаренко...

Тесня гитлеровцев на запад, овладевая фортами и городами, взламывая мощные узлы обороны, советские войска приближали день победы над немецко-фашистской Германией. Но не всем воинам-освободителям суждено было дожить до майских торжеств 1945 года. Смерть вырывала боевых друзей и из наших рядов.

Мстя врагу за погибших однополчан, летчики удесят�еряли свои усилия, проявляли подлинные образцы храбрости, мужества и спокойствия. Одним из таких бесстрашных воздушных бойцов был Михаил Саломатин — белокурый юноша среднего роста, комсомолец, москвич. В двадцать два года он получил высокое звание Героя Советского Союза.

Десятки раз ходил Михаил на воздушную разведку и всегда

возвращался с ценными сведениями о противнике.

— Может, денек отдохнешь? — спрашивал Саломатина майор Денисов.

— После войны отдохну, товарищ командир, — отвечал летчик.

Дважды на поврежденном в бою самолете садился Саломатин за пределами своего аэродрома. Но и тогда он вытаскивал из фотоаппаратов кассеты с пленкой и вовремя приносил их в часть. Мы широко использовали фотодокументы, которыми снабжал нас Михаил.

Передо мной несколько фронтовых записей, сделанных Михаилом Ивановичем Саломатиным.

«20 февраля 1945 года штурмовал артиллерийско-миномётные позиции в районе Кенигсберга. Произвел два боевых вылета в группе. За пять заходов уничтожили 5 орудий и 7 минометов вместе с прислужкой.

21 февраля летал в тот же район в составе группы. Сделали шесть заходов. Немцы недосчитались 4-х орудий и 10 минометов.

13-16 марта наша эскадрилья уничтожила в районе Фишхаузен более 200 автомашин с боевыми грузами и живой силой, более 40 орудий и минометов. Каждый день производили по 3–4 боевых вылета и делали по 5–6 заходов на цель.

18 марта. Штурмовка и бомбометание по скоплению живой силы и техники противника в районе Шеллен. За шесть боевых вылетов группа разбила 57 автомашин с боеприпасами и живой силой. Цель атаковали 11 раз.

20-22 марта в районе Волитник уничтожено много вражеской техники и живой силы».

Подобных записей в летной книжке М. И. Саломатина множество. Они дают ясное представление о том, как воевали наши отважные летчики-штурмовики на территории врага.

Давно ли, казалось бы, прибыл к нам вместе с пополнением лейтенант М. Горажанский. А здесь, в Восточной Пруссии, он уже стал заместителем командира эскадрильи. Герой Советского Союза А. И. Миронов, под началом которого выпускник летного училища осваивал школу боевого мастерства, привил ему лучшие качества, присущие советскому авиатору. Командир верил в способности молодого штурмовика и изо дня в день поручал ему все более ответственные задания.

В одном из боев, когда «илы» подразделения капитана Миронова на бреющем полете выходили из атаки, вражеские зенитки сильно повредили самолет ведущего. Командир приказал М. Горажанскому возглавить группу. И воспитанник героя отлично справился с заданием. Сам же Миронов на горящем

самолете перетянул через линию фронта и выпрыгнул с парашютом.

Возвратившись на аэродром, командир эскадрильи поблагодарил лейтенанта и обратился ко мне с просьбой назначить Горожанского заместителем комэска.

Дивизия по-прежнему базировалась неподалеку от Кенигсберга и непрерывно вела боевую работу. В целях увеличения пропускной способности аэродрома и сокращения сроков готовности к вылету я решил сделать стоянки поблизости от взлетной полосы и обратился к командующему 11-й гвардейской армией генерал-полковнику К. Н. Галицкому за помощью.

— Сколько вам надо саперов? — спросил генерал.

— Один батальон на неделю. — Про себя же подумал: «Не даст. Много запросил».

Я ошибся. Командующий тут же приказал выделить в мое распоряжение два батальона саперов на 2–3 дня. За двое суток, пока стоял туман, они построили отличные стоянки. Все это время я находился на аэродроме. И вот как-то меня срочно вызвали на КП дивизии.

— Главный маршал авиации Новиков приехал!

На мне были ватные брюки и куртка, солдатские кирзовые сапоги, шапка-ушанка. Так было удобнее: надел шлем — и готов к полету.

Я даже растерялся: в таком виде представляться главному маршалу, докладывать ему...

Александр Александрович понял мое смущение. Он не сделал мне замечания и предложил проехать посмотреть аэродром. Уже в автомобиле спросил:

— Как со стоянками? Оборудовали? Я доложил ему, что все в порядке.

— Каких размеров?

— На стоянках могут базироваться не только штурмовики, но и бомбардировщики, — ответил я.

Осмотрев переоборудованный аэродром, Главный маршал авиации остался доволен. Затем он побеседовал с летчиками и техниками, поблагодарил их за успехи в боевой работе, тут же неотложно решил вопрос о некоторой перестановке кадров и, тепло попрощавшись, уехал.

Проводив А. А. Новикова, я пошел в штаб. Меня пригласили к телефонному аппарату. На проводе был генерал Кондратьев из штаба 5-й ударной армии.

— Здравствуйте, Сергей Сергеевич, — сказал он. Это насторожило меня: Кондратьев, как правило, всех называл по

званию и фамилии и только в исключительных случаях по имени-отчеству. — Знаю, что низкая облачность, что видимость ограничена, что для вашего «ила» обледенение опасней зениток... Все знаю. Но командующий армией генерал-полковник Н. И. Крылов просит помочь пехоте. Два «фердинанда» препятствуют ее продвижению. Скажите летчикам, что войска наступают по пояс в воде, противотанковую артиллерию подвезти нет никакой возможности. Очень надеемся на вас.

Все ясно. Ссылки на непогоду более чем неуместны, и я ответил:

— Поможем, товарищ генерал.

— Возьмите карту, — предложил Кондратьев. — Обстановка такова. Под натиском наших частей противник отходит в северо-западном направлении. Нужен один рывок, одно усилие, и войска выполнят боевую задачу — форсируют реку, займут новый плацдарм для дальнейшего наступления. Но на реке, у высоты, находится мост. С него-то и бьют «фердинанды». Надо их снять.

— Снимем, товарищ генерал.

Сказал, а потом подумал: «Кого же в такое ненастье послать на разведку погоды?». Выбор пал на многих летчиков, которые летали в любых метеорологических условиях. Однако лететь все же решил сам.

Облачность прижимала самолет почти к самой земле. Замечаю, как передняя кромка крыла и лобовое стекло кабины подергиваются коркой тонкого льда. Этого я боялся больше всего: обледенение — большая опасность; ледяной панцирь покрывает крыло, рули управления, и тогда машина теряет устойчивость и, наконец, управляемость...

Погода была скверной на всем маршруте, но боевой вылет отменить нельзя: пехота ждала помощи авиаторов.

Приземлившись, коротко изложил летчикам наземную и метеобстановку, передал просьбу командующего 5-й ударной армией, высказал соображения по уничтожению «фердинандов» — самоходных артиллерийских орудий. Затем спросил:

— Добровольцы есть?

Откровенно говоря, мне хотелось, чтобы на задание, такое сложное и ответственное, вылетел капитан Б. М. Падалко. Совсем недавно, 15 апреля 1945 года, Борис Михайлович и его ведомые — лейтенант Дьяков и младший лейтенант Халеев — ходили на подавление самоходных артиллерийских установок противника, которые сдерживали наступление наших стрелковых подразделений. Несмотря на тяжелые условия погоды, звено отлично справилось с заданием и удостоилось благодарности командующего 5-й ударной армией генерал-полковника Н. И.

Крылова.

Смотрю на летчиков. Все сосредоточены, молчаливы. Кто же из них откликнется на мой призыв? Падалко? Миронов? Садчиков? Макаров?.. И вдруг строй сделал шаг вперед. Не дожидаясь, когда я назову фамилии, командир эскадрильи майор Георгий Денисов и его заместитель Герой Советского Союза Борис Падалко попросили доверить им выполнение боевой задачи. Я не мог рисковать сразу обоими руководителями подразделения. Пришлось майору Денисову отказать. Капитан Падалко сам выбрал себе ведомого — лейтенанта Федорычева.

Мы вместе разработали маршрут полета, наметили варианты удара по цели. Провожая летчиков, я попросил ведущего:

— Следите, Борис Михайлович, за обледенением. В случае необходимости садитесь на фюзеляж.

Пара взлетела и тут же скрылась из виду, а вскоре стих и гул моторов. Штурмовики шли на низкой высоте, поэтому радиосвязь прервалась. Я сидел на командном пункте и, глядя на часы, старался определить местонахождение экипажей. Десятки вопросов тревожили меня: какова погода на маршруте, не отклонились ли штурмовики от заданного курса, не обледенели ли самолеты?.. Каждая минута казалась часом.

И вдруг на КП зазвонил телефон. Я услышал радостный голос генерала Кондратьева:

— Спасибо, Сергей Сергеевич! Ваши летчики — настоящие снайперы. «Фердинанды» замолчали!

Будто гора с плеч свалилась: Падалко и Федорычев успешно выполнили поставленную перед ними задачу.

Но вот неожиданно пошел снег, и тревога за экипажи «ильюшиных» снова охватила всех, кто был на командном пункте. Напряжение разрядил спокойный доклад капитана Падалко:

— Нахожусь в районе аэродрома.

Но в снегопаде самолетов не видно. Беру микрофон, сообщаю:

— Пятнадцатый, вы надо мной, заходите на посадку.

Первым приземлился Федорычев. А капитан во время второго захода попал в сильный снежный заряд. Мы переживали, волновались за исход посадки. Благополучно приземлиться можно было только с помощью команд с земли, потому что летчик совершенно ничего не видел в снежной круговерти.

— Высота три метра, — передаю по радио. — Убери газ. Выключи мотор...

Штурмовик плюхнулся у самого оврага в конце аэродрома. Все с облегчением вздохнули. Я сел в машину и понесся в конец полосы. Вижу: самолет цел, летчик жив. Он бодро шагнул

навстречу:

— Товарищ генерал, задание выполнено.

— Спасибо, Борис Михайлович. От меня спасибо, от нашей пехоты!..

На следующий день начальник политотдела дивизии И. Т. Калугин предложил командиру полка Д. И. Помукчинскому организовать встречу Бориса Падалко с молодыми летчиками.

— Может быть, им тоже придется ходить на штурмовку в сложных метеоусловиях, — говорил Калугин Помукчинскому. — Пусть узнают, как в таких случаях поступают опытные командиры экипажей.

В беседе с молодежью капитан Падалко подробно рассказал о своем полете на уничтожение вражеских самоходных орудий. Это была поучительная беседа. С большим вниманием слушали Героя его молодые сослуживцы.

Штаб и политотдел дивизии, командиры полков и их заместители по политчасти постоянно организовывали обмен опытом передовых авиаторов — летчиков, техников, других специалистов. Это способствовало повышению боеспособности частей и подразделений, росту профессионального мастерства личного состава.

Очень эффективным был конкурс на звание «Мастер воздушной радиосвязи». Его участники должны были ответить на ряд вопросов по теории радиодела и конструкции приемно-передающего устройства, уметь настроить радию, связаться с корреспондентом, передать шифрованный текст. В результате конкурса авторитетная комиссия присвоила звание мастера Д. Помукчинскому, И. Павлову, Б. Падалко, С. Ковальчику и другим летчикам.

Прекрасно владели радиосвязью Ася Непряхина, Зоя Колосова и их подружки Иванова, Карташова, Ковалева — все девушки, прошедшие хорошую школу выучки у инженеров дивизии и полков. Стартовые и другие радиостанции, обслуживаемые ими, всегда работали четко и бесперебойно.

Во второй половине апреля бои на Земландском полуострове принимали все более ожесточенный характер. Действуя в интересах 11-й гвардейской армии, 335-я штурмовая авиационная дивизия наносила удары по гарнизонам гитлеровцев в крепости Пиллау, вражеским фортам, скоплению техники, артиллерии и живой силы, топило неприятельские суда в море.

Решительное наступление войск 3-го Белорусского фронта завершилось успешно. 25 апреля пал последний опорный пункт немецкой обороны на полуострове — крупный порт и военноморская база Пиллау. В приказе Верховного Главнокомандующего

наряду с другими отличившимися соединениями была отмечена и наша дивизия. Указом Президиума Верховного Совета СССР № 343 она была награждена орденом Ленина.

Это знаменательное событие совпало с 75-летием со дня рождения Владимира Ильича — гениального вождя нашей Коммунистической партии, организатора и руководителя Страны Советов и ее доблестных Вооруженных Сил. Торжества в дивизии вылились в демонстрацию могучего патриотизма. Многие молодые авиаторы в те дни стали коммунистами и в оставшиеся до великой победы дни сражались с врагом по-геройски.

Распоряжение о передислокации на полевой аэродром Ауце, поступившее 7 мая, не застало нас врасплох. Мы уже готовили полетные карты — проложили на них маршрут в район Ауце, установили очередность вылетов, разработали план перебазирования технического состава.

И вот мы летим над залитым весенними водами побережьем Восточной Пруссии. Слева по маршруту видно Балтийское море и впадающий в него Неман. Лучи солнца отражаются на зеркальной поверхности реки. Впереди видны Мемель, Паланга, Лиепая, Приекуле. Знакомые места. Вспоминаются тяжелые бои в этих местах.

На аэродроме нас встретил полковник Кретов, командир штурмовой авиадивизии, которого я знал еще по финской войне.

Вечер 7 мая. Звонок. Беру трубку. У телефона командующий воздушной армией.

— Завтра с рассветом начинается большая работа. Вам предстоит совершить три-четыре дивизионных вылета, — приказал генерал Папивин.

— Слушаюсь. Разрешите съездить в войска, на передний край, дать дополнительные указания авианаводчикам.

— Разрешаю, — последовал ответ.

Район предстоящих боевых действий был сравнительно недалеко. Подъезжаем. Здесь только что закончился кровопролитный бой. На земле лежал убитый сержант с гранатой в застывшей руке — не успел метнуть в фашистов. Меня кто-то предупредил:

— Опасно, товарищ генерал. Вражеские снайперы стреляют. Идите в укрытие.

Разыскав командира части, я обсудил с ним все вопросы взаимодействия. К рассвету возвратился на аэродром.

8 мая 1945 года. Утро выдалось на редкость хорошим, солнечным, что не так уж часто бывает в Прибалтике.

Перед боевым вылетом рассказал летчикам обо всем, что увидел на переднем крае. Кроме того, передал показания

пленных: любой из гитлеровцев имел право убить другого, если тот отойдет в тыл своей части, за обозначенную границу. Это были смертники.

Штурмовики уходили громить остатки вражеских войск. Первая половина дня была напряженной. Летчики уже сделали по два вылета. После полудня наши самолеты буквально закрыли небо над окруженной группировкой. В стане врага стали появляться белые флаги.

— Ура! Ура! — разносил эфир победный клич.

Тут же последовал приказ экипажам, находящимся в воздухе:

— Атаки прекратить! Бомбы сбросить в озеро. Курляндская группировка капитулировала.

Смертники, невзирая на то что основная масса войск сдалась, продолжали вести огонь по штурмовикам. Некоторые машины получили серьезные повреждения. «Иль» Героя Советского Союза капитана Ф. Садчикова и его ведомого В. Гуляева до такой степени были изрешечены пулями и осколками снарядов, что на них трудно было приземляться.

Летчики, сделав в этот день по три боевых вылета, поздравляли друг друга, благодарили своих боевых товарищей — воздушных стрелков, техников и механиков. Это был последний день войны.

9 мая мы получили приказ вернуться в Лабиау. Предупреждаем летчиков: в воздухе действовать спокойно, ни на минуту не забывать о правилах техники пилотирования на взлете, маршруте и при посадке.

Я прилетел на аэродром с первым эшелонам, чтобы руководить посадкой остальных.

Радист сержант А. Непряхина докладывает;

— На подходе шестой гвардейский.

Летят наши прославленные герои. И вдруг, что такое? Командир эскадрильи Герой Советского Союза майор Н. И. Чувин отдает по радио распоряжение летчикам:

— Подходим к аэродрому. Увеличить скорость, плавная горка... Огонь из всех пушек!

Его примеру последовали и другие группы. Салют в воздухе! Оказывается, находясь на маршруте, экипажи услышали по радио официальное правительственное сообщение о безоговорочной капитуляции гитлеровской Германии. Вот она, долгожданная победа! Мы шли до нее четыре года. Долго шли, но дошли.

Штурмовики салютовали нашей Родине, партии, советскому народу. Они производили салют в честь славных летчиков-штурмовиков 335-й авиационной Витебской орденов Ленина, Красного Знамени и Суворова 2-й степени дивизии, с честью

выполнившим свой патриотический долг. Сколько раз ребята смотрели в глаза смерти. Некоторые неоднократно были сбиты, садились на разбитом самолете где придется — в поле, на болоте, в лесу. Герой Советского Союза А. И. Миронов шесть раз выбрасывался с парашютом из горящей машины. И смерть все время отступала перед ним.

Вечером салютовал весь гарнизон Лабиау. Гром салюта катился по окрестности. Стреляли все, у кого было оружие.

...Мы продолжаем упорно трудиться, создавая учебную базу — классы, полигоны, стрельбища. Боевая подготовка идет полным ходом.

Спустя несколько дней после победы провели трехдневные сборы, на которых летчики рассказали о наиболее поучительных боевых эпизодах. Записанные выступления составили золотую книгу фронтового опыта авиаторов-штурмовиков.

Вскоре мне как командиру соединения и начальнику гарнизона довелось вручать ордена личному составу дивизии. Полки выстроились на местном стадионе с боевыми знаменами. На правом фланге — знамя 335-й Витебской орденов Ленина, Красного Знамени и Суворова 2-й степени штурмовой авиационной дивизии. Далее знамя 6-го Московского гвардейского орденов Ленина и Суворова 2-й степени, Краснознаменного штурмового авиационного полка. Командир части — Герой Советского Союза майор И. А. Мусиенко. В полку выросло 20 Героев Советского Союза. Гордость всех авиаторов — дважды Герой Советского Союза капитан Н. Ф. Павлов. В строю впереди своих эскадрилий — Герои Советского Союза офицеры Н. И. Чувин, С. Г. Янковский, И. Н. Селягин, Н. Ф. Баленко, А. В. Смирнов, Г. М. Машанин, Д. В. Тарасов, В. А. Кузнецов, В. Е. Соловьев.

683-й Полоцкий орденов Красного Знамени и Суворова 2-й степени штурмовой авиационный полк. Его командир — Герой Советского Союза майор Д. И. Помукчинский. Рядом с ним — Герой Советского Союза, лучший ведущий в дивизии майор З. М. Денисов, командиры эскадрилий С. М. Ковальчик, Б. М. Падалко, А. А. Руднев, П. К. Андреев, М. И. Саломатин, Н. Ф. Федорычев, Г. М. Иносаридзе и другие.

826-й полк. Во главе его — подполковник Карпов А. П. Командиры эскадрилий — Герои Советского Союза П. Арефьев, А. И. Миронов, Н. Г. Макаров, Ф. И. Садчиков, офицеры П. И. Матков, В. П. Сухачев, Н. С. Платонов, В. С. Стригунов и другие.

Наступила торжественная минута. Зачитывается приказ о награждении авиаторов орденами и медалями. По очереди подходят летчики Тарасов, Платонов, Сорокин, Зеленцов, Изгейм,

Красавин, Дрозд, Тихонов, Луптов, Коновалов, Папсуев, Поляков, Цветков, Ведерников, затем инженер дивизии Титов, старшие техники эскадрильи Бородин, Орешин, техник звена Марковский, воздушные стрелки, механики и другие авиационные специалисты.

Поздравления. Аплодисменты. Краткие ответные речи награжденных. Здравица в честь Советской Родины, Коммунистической партии.

Затем минутой молчания мы почтили память павших в боях героев, командиров эскадрилий Рычкова, Субботина, заместителей командиров эскадрилий Сологуба, Серенко, Дьякова, Буракова, Бондаренко, Белиненко, Писклова, воздушных стрелков Александрова, Николаева...

Но горечь утрат не сутулит наши плечи. Враг получил должное возмездие. Разбойничья армия фашистской Германии разгромлена. Над рейхстагом пламенеет победный стяг нашей Родины. Воины наших доблестных Вооруженных Сил, в том числе и авиаторы 335-й штурмовой авиационной дивизии, воспитавшей четырех генералов, 27 полковников, около 40 Героев Советского Союза, с честью выполнили свой патриотический и интернациональный долг. Они уверены, что и молодое поколение будет достойно своих отцов и старших братьев. Ему есть с кого делать жизнь и есть что защищать.

В мирные дни

За делами незаметно минуло почти шесть лет. Осень 1953 года... В войсках началась подготовка к учениям. В процессе этой работы офицеры и генералы познакомились с новинками специальной отечественной и зарубежной литературы. Мое внимание привлекла статья, в которой говорилось, что авиация стран блока НАТО на совместных учениях в 1952 году сделала 3800 самолето-вылетов. Это внушительная цифра.

Наступил срок проверки мобильности и боеспособности войск, их умения вести наступательные и оборонительные операции в условиях горной, труднопроходимой местности. В первый день учений после артиллерийской и авиационной обработки оперативно-тактической глубины «противника» танковые и механизированные части ринулись вперед. Авиация расчищала им путь, подавляя отдельные узлы сопротивления (пушки и пулеметы).

Впервые в практике ВВС Советской Армии мы использовали реактивные самолеты-истребители в качестве штурмовиков. Одиночно и группами атаковали они наземные цели в ущельях и каньонах и почти вертикально взмывали вверх. Позже наш опыт был распространен во многих частях авиации.

Нам поставили задачу высадить воздушный десант в горах, на небольшой равнине, окруженной с трех сторон глубокими каньонами. Колонна военно-транспортных самолетов взяла курс на площадку десантирования, находившуюся на высоте более 2 тысяч метров. Неожиданно ветер резко изменил направление. Приказываю флагману группы изменить курс на 9 градусов.

Все с волнением ожидаем, как произойдет высадка десанта. От его действий зависит успех операции. Даю команду на выброску парашютистов. От фюзеляжа ведущего самолета отделилась точка. «Прыгнул командир десанта», — подумал я. Точка увеличивалась в размерах. Пора открывать парашют! Четыреста... Двести... Сто метров до земли. Парашют не раскрылся... Можно было понять наше состояние.

Через минуту небо вспыхнуло белыми куполами. Десант приземлился в указанном районе. А с запада, километрах в пяти от нас, шли фронтовые реактивные бомбардировщики. Они бомбили войска «противника», которые намеревались отрезать и уничтожить воздушный десант.

Все шло своим чередом. Но мысль о том, что первый парашютист разбился, не давала покоя, сердце сжималось до боли. К счастью, никакого чрезвычайного происшествия не

произошло: на парашюте был выброшен упакованный инструмент для производства земляных работ.

Маршал Советского Союза Л. А. Говоров, проверявший учения, вызвал меня на свой КП. Он внимательно наблюдал за высадкой воздушного десанта. Первое, о чем он меня спросил, — это о неудачном прыжке парашютиста. Я объяснил, что произошло.

— Молодцы десантники. Хорошо действовали и ваши бомбардировщики, генерал, — сказал Л. А. Говоров.

На разборе учений маршал дал высокую оценку выучке войск округа. Он отметил, что все задачи авиация решила успешно. Но больше всего я радовался тому, что наши экипажи совершили гораздо больше вылетов, чем авиация НАТО в 1952 году. В этом заслуга летчиков, штурманов, стрелков-радистов, техников и авиаспециалистов, пришедших на смену фронтовикам. Они продемонстрировали высокое боевое мастерство, приобрести которое им помог опыт Великой Отечественной войны.

Изо дня в день авиаторы повышали свое мастерство, настойчиво преодолевая трудности. А трудностей было немало. Одна из них — овладение высотными полетами в горной местности.

Майор Кондрашов вел свой самолет над горами. И вдруг погода резко изменилась. Заштормило море, тучи нависли над самыми гребнями пенистых волн. Разразилась гроза.

Командный пункт работал с предельной напряженностью. На индикаторе кругового обзора то исчезала среди помех, то вновь появлялась отметка от самолета Кондрашова. О том, чтобы произвести посадку на каком-нибудь из ближайших аэродромов, не могло быть и речи. Гроза бушевала на десятки километров окрест. На мгновение яркий свет молнии осветил причудливый контур горного хребта. Мы видели, как ураган выкорчевал деревья на его склонах.

Грозовой фронт как бы преследовал летчика. Штурман-оператор поминутно сообщал высоту:

— Восемь тысяч метров... Девять...

Кто-то тревожно спросил:

— Выветится ли Кондрашов из грозовой облачности?

В темной комнате светился зеленовато-голубой экран. Его холодный свет магически притягивал к себе взгляды присутствовавших. Вдруг на экране радиолокатора появились всплески. Самолет на высоте 11 тысяч метров! Невероятно большой потолок для того времени.

Гроза утихала. Небо прояснялось. Выдержав испытание в борьбе со стихией, майор Кондрашов доложил, что достиг высоты

11400 метров, и, резко развернувшись, пошел на свою базу.

Этот своего рода экспериментальный полет стал достоянием всех летчиков. Теперь грозовая облачность над горами была не страшна для авиаторов: они знали, что летно-тактические данные современного самолета позволяют преодолевать большие высоты.

Тридцать лет прослужил я в авиации. Тридцать лет вместе с боевыми друзьями ходил воздушными походами. И вдруг...

Обстоятельства сложились так, что три дня и три ночи подряд я вынужден был находиться на КП. Затем сразу же, без отдыха, поднялся в воздух. Так надо было.

Сначала полет проходил нормально. Но при заходе на посадку я почувствовал, что теряю силы. «Все, отлетелся», — мелькнула в голове тревожная мысль...

По заключению компетентной военно-медицинской комиссии я навсегда расстался с небом. Но с боевыми друзьями и соратниками встречаюсь и переписываюсь до сих пор.

Нас всегда объединяла общность целей и мыслей. С разными характерами приходили в дивизию люди. Но вскоре они обретали черты лучших воинов соединения, становились настоящими воздушными бойцами. В них развивалось чувство войскового товарищества, коллективизма. В этом большая заслуга наших политработников, партийных и комсомольских организаций. Они умело разъясняли задачи, поставленные партией и правительством по защите Отечества и разгрому гитлеровцев. Они сплачивали и цементировали коллектив. Дружба, рожденная в боях, никогда не потускнеет.